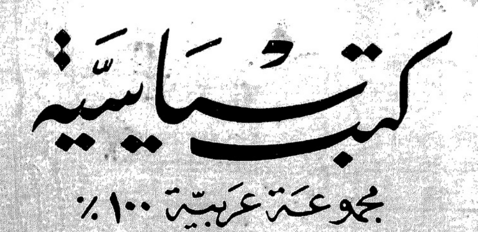


البترول والدولة في الشرق الأوسط

تأليف

جورج لنكزوفسكي

Oil and State in the Middle East

By George Lenczowski

اهداءات ٢٠٠٠

المهندس/ راداميس اللقانى

الإسكندرية

كتب سياسية



تأليف

جورج لنسكزوفسكى

مقدمة

يمر الشرق الأوسط فى الوقت الحاضر بفترة ثورة مزدوجة ، فهو من ناحية يحرر نفسه من سيطرة الغرب ، ومن ناحية أخرى يسعى لتغيير نظمه الاقتصادية والاجتماعية مع ما يصاحب ذلك من تغيرات سياسية .

وعلى الرغم من أن الشرق الأوسط يشارك بقية مناطق الاستعمار الأوربى السابقة فى مشاكلها الاستعمارية ، فهو يختلف عنها من ثلاثة أوجه : أولها وضعه الجغرافى الذى يجعل منه منطقة من أهم مناطق استراتيجية النقل فى العالم سواء فى النقل الجوى أو البرى أو البحرى وثانيهما أن به ثلاثة أرباع احتياطى البترول فى العالم . وثالثها طبيعته الخاصة بصفته ميدانا لأعنف نزاع سياسى فى القرن الحاضر وهو النزاع القائم بين العرب وإسرائيل .

وإذا كانت شركات البترول الأجنبية قد حققت هدفها باستخراج البترول فإن وجودها وممارسة نشاطها أثار مشاكل سياسية كبرى قد تتعثر بسببها الجهود الفنية والاقتصادية التى تمت حتى اليوم .

وتنمية صناعة البترول فى الشرق الأوسط مثل واضح للتفاعل بين طرازين مختلفين من المجتمعات الإنسانية مع ما يتبع ذلك من التفاعل من توتر وضغط ، فهو من ناحية يحدث تغيرات اقتصادية وتغيرات تكنولوجية فى المجتمعات التى كانت معيشتها تقوم على اقتصاديات زراعية أو تجارية أو رعوية . ومن ناحية أخرى نجد أن صناعة

استخرج البترول فى أيدى رؤوس أموال وإدارة أجنبيه وهى تقدم فى مناطق تمر بفترة تحرر سياسى . وفى مثل هذه الظروف فمهما كان لدى الشركات الأجنبية من نوايا طيبة ومهما كانت على مستوى تقدمى كبير من الناحيتين الاجتماعية والصناعية ، فهى لا تخرج عن كونها عنصراً أجنبيا وسط مجتمع اتجاهه العام نحو التحرر من الاعتماد على سلطات أجنبية أو الخضوع لنفوذ أجنبى .

ولا يقتصر البترول على أنه مثال للتفاعل بين مجتمعين مختلفين ، ولكنه عامل حاسم فى مستقبل الشرق الأوسط من الناحيتين الاجتماعية والسياسية فهو من أهم الصناعات فى بعض بلاد الشرق الأوسط ، وهو الصناعة الوحيدة الهامة فى البعض الآخر . وإذا فهو الأساس الذى تقوم عليه مشاكل التصنيع ، كما أنه الأساس الذى تقوم عليه العلاقات الصناعية أضف إلى ذلك أن الإيرادات التى تحصل عليها دول المنطقة من عمليات استخراج البترول تطغى على الموارد الأخرى لهذه الدول وتجعلها تعتمد اعتماداً يكاد يكون كليا على هذه الصناعة .

وبترول الشرق الأوسط يقوم بدور حيوى فى اقتصاديات عهد السلام وفى الاحتياجات العسكرية للدول الكبرى الغربية ، إذ يمدها — كما كان الحال عام ١٩٥٦ — بأكثر من ٨٠ ٪ مما يحتاجه غرب أوربا من البترول .

وهذه العوامل التى قدمناها تحدد الدور السياسى والاجتماعى الذى تؤديه صناعة البترول فى الشرق الأوسط . فهو من الناحية الاجتماعية عنصر تقدم كما هو عنصر إثارة اضطراب ، ومن الناحية الاقتصادية يعتبر أساس التوازن المالى وبرامج التنمية .

وصناعة استخراج البترول فى الشرق الأوسط تقوم على أساس اتفاقيات طويلة الأجل وهذا من شأنه أن يخلق علاقات خاصة بين الشركة الأجنبية والدولة التى منحت الامتياز. ويدخل تحت هذه العلاقات الحادثات التى تجرى بشأنها ومدى صحة الاتفاقيات من الناحية القانونية ومراعاة تنفيذ الشروط وتعديلها وإعادة النظر فيها . وفى كل موقف من هذه المواقف تقف سلطتان فى مواجهة بعضهما — احداهما سلطة الدولة المنتجة للبترول بما لها من حق السيادة على أراضيها والثانية سلطة شركة البترول بما لها من نفوذ اقتصادى قد يكون من القوة بحيث تتضاءل أمامه اقتصاديات البلد المنتج للبترول . وقد يكون لحكومة البلد الذى هو موطن الشركة مصلحة خاصة فى الاتفاقية وقد تكون هذه المصلحة ذات طبيعة ودية أو معادية فهذا كله يتوقف على الظروف .

وفى هذا الكتاب سوف نتعرض بالتحليل للمشاكل التى تثيرها العلاقة بين شركات البترول والدولة فى الشرق الأوسط . فالجزء الأول مقدمة تاريخية يعقبها ملخص للدور الذى يلعبه البترول فى اقتصاديات أوربا وبلاد الشرق الأوسط ، أما الأجزاء الأخرى فقد خصصت لتحليل العلاقات بين شركات البترول وكل من الدولة المنتجة والرأى العام فى هذه الدول والعمال . وسوف نعرض بالتحليل للنواحى الاقتصادية والقانونية والاجتماعية والسياسية لهذه العلاقات .

المؤلف

الفصل الأول

مركز بترول الشرق الأوسط فى الاقتصاد الأوربى

أثبتت أزمة السويس عام ١٩٥٦ مدى اعتماد أوربا الكبير على الشرق الأوسط . وقبل الأزمة كانت هناك فئة قليلة من المطلعين على بواطن الأمور هى التى تدرك هذه الحقيقة ، ولكن بعد الأزمة تكشفت الحقيقة للجماهير فى أوربا خاصة وقد أدركت الفرق الكبير بين الطريقين : طريق قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح . وكذلك مقدار البترول المنقول عبر سوريا وحجم تجارة البترول عبر قناة السويس وحمولة أساطيل ناقلات البترول الغربية وحاجة كل من الدول الأوربية للبترول وصعوبة عمليات تحويل النقد التى تواجهها الدول الأوربية ومقدرة أمريكا المحدودة فى سد النقص المفاجىء فى كميات البترول التى تحتاجها شريكاتها فى حلف الأطلنطى .

اتجاهات الاستهلاك الأوربى :

إن أوربا خارج دائرة الكتلة السوفياتية قد أظهرت اتجاهين فى نفس الوقت : أحدهما ازدياد مطرد فى استهلاك البترول والثانى ازدياد مطرد فى الاعتماد على الشرق الأوسط كمصدر أساسى للبترول .

بلغ استهلاك أوربا من البترول قبل الحرب (عام ١٩٣٨) ٢٧ مليون طن فى السنة . وبعد الحرب مباشرة (عام ١٩٤٧) ارتفع إلى ٣٧ مليون

طن فى السنة . ومنذ ذلك الوقت أخذ يزداد بمعدل ١٣ ٪ فى السنة حتى بلغ مائة مليون طن فى عام ١٩٥٥ . وفى عام ١٩٥٦ استهلكت أوربا ١١٥ مليون طن . وزيادة الاستهلاك بمعدل ١٣٪ نسبة غير عادية إذا علم أن معدل زيادة الاستهلاك فى الولايات المتحدة تبلغ ٦٪ وفى بقية العالم ١١٪ ويعلل ذلك بالنشاط الاقتصادى الذى شاع فى أوربا بعد تطبيق مشروع مارشال .

وطبقا للدراسات التى قامت بها منظمة التعاون الاقتصادى الأوربى يتوقع لمعدل الاستهلاك بين ١٩٥٥ ، ١٩٦٠ ألا يزيد عن ٩٪ وبين ١٩٦٠ ، ١٩٧٥ بألا يزيد عن ٦٪ أى كمعدل الاستهلاك الأمريكى وفى هذه الحالة يكون استهلاك أوربا السنوى من البترول ١٥٣ مليون طن فى ١٩٦٠ و ٣٤٠ مليون طن فى ١٩٧٥ .

وتدل الدراسات التى قامت بها منظمة التعاون الاقتصادى الأوربى أن البترول قدم فى عام ١٩٣٨ ٨٪ من الطاقة اللازمة للاستهلاك الأوربى وفى ١٩٤٩ ارتفع الرقم إلى ١١٪ وفى ١٩٥٥ إلى ١٨٪ فى حين أن الفحم ظل يقدم ٧٤٪ من الطاقة المستهلكة والغاز الطبيعى ١٪ ومحطات توليد الكهرباء من القوى المائية ٧٪ . وإذا قدرنا أن استخدام الفحم والقوى المائية يخضع لعوامل طبيعية محدودة . وأن هناك صعوبة فى الحصول على اليد العاملة اللازمة لاستخراج الفحم فالنتيجة الحتمية بمرور الزمن هى ازدياد طلب أوربا للبترول لتغطية حاجاتها من الطاقة المستهلكة

واستهلاك الطاقة فى الوقت الحاضر لا يقدم لنا الأرقام الصحيحة الدالة على ما تستورده أوربا من البترول إذ أنها تعيد تصدير بعض

وارداتها منه . ففى عام ١٩٥٥ بلغ إجمالى واردات أوربا من البترول ١١٣ مليون طن منها ٢١ مليون طن من نصف الكرة الغربى و ٦٠ مليون طن من الشرق الأوسط وهكذا قدم الشرق الأوسط ٨٠٪ من واردات أوربا من البترول .

وعند تحليل حاجة أوربا المتزايدة إلى البترول يجب أن ندخل فى اعتبارنا ثلاثة عوامل :

١ — العلاقة بين التنمية الاقتصادية واستهلاك البترول .

٢ — مقدرة أوربا على تكرير البترول .

٣ — تسهيلات النقل .

أما عن العامل الأول فهناك علاقة سيئة بين الانتاج الصناعى الأوربى واستهلاك البترول فالانتاج الصناعى ازداد فيما بعد الحرب بمعدل ٨٪ فى السنة وهذا يقابله زيادة فى استهلاك الطاقة بمعدل ٥٪ فى السنة . وفى هذه الصورة الاجمالية رأينا أن البترول يقدم زيادة سنوية من الطاقة قدرها ١٣٪ .

طاقة أوربا على تكرير البترول :

اقترن ازدياد حاجة أوربا إلى استهلاك البترول بزيادة كبيرة فى وسائل التكرير . ففى عام ١٩٤٨ كانت كميات الزيت الخام التى تم تكريرها فى أوربا أقل من عشرين مليون طن ، وفى ١٩٥٥ بلغت ١٠٣ مليون طن أى نحو ٩٠٪ من حاجة أوربا منه .

وتبلغ طاقة معامل التكرير الأوربية حالياً ١٢٠ مليون طن . وهذه الزيادة يقابلها استثمارات اجمالية تتراوح بين ١/٧٥٠/٠٠٠/٠٠٠ دولار و ٢/٢٥٠/٠٠٠/٠٠٠ دولار يضاف إلى ذلك ١/٠٠٠/٠٠٠/٠٠٠ دولاراً قيمة المنشآت الملحقة بمعاملى التكرير ونفقات التوزيع ووسائل النقل والاتجاه الذى ظهر بعد الحرب هو إنشاء معامل التكرير قرب مراكز الاستهلاك وبعيداً عن مصادر الانتاج وازداد هذا الاتجاه قوة بعد عام ١٩٥١ أى بعد تأميم البترول فى إيران وإغلاق معامل تكرير عبادان . وفى تحسينات القرن الحالى ازدادت طاقة التكرير فى أوربا وفى الجزر البريطانية ومما يسترعى الانتباه الزيادة الكبيرة فى هذه الطاقة فى فرنسا حيث بلغ مقدار ما كررته من البترول فى منتصف العقد السادس من القرن الحالى ٣٣ مليون طن ، وتليها بريطانيا حيث بلغت طاقتها ٣١ مليون طن ومما زاد من قدرة بريطانيا إنشاء معمل للتكرير فى عدن . وتلى بريطانيا إيطاليا حيث تبلغ طاقتها التكريرية ٢٦ مليون طن ويليها ألمانيا الغربية وهولنده وطاقتهما ٦,٥٪ ، ١٤ مليون طن على الترتيب .

ولكن يلاحظ هنا أن هذا الاتجاه الأوربى يصطدم بمشروعات التنمية البترولية فى الشرق الأوسط ، فبلاد هذه المنطقة تسعى إلى التصنيع والتخلص من وضعها الحاضر باعتبارها بلادا تعتمد على اقتصاد أساسه انتاج الخامات وهو اقتصاد استعمارى لم تعد تحمله بلاد الشرق الأوسط وهى تلح الحاحا متزايدا على إنشاء معامل التكرير قرب مصادر الانتاج وهذا التضارب فى المصالح لا يزال حتى الوقت الحاضر كامنا لا ظاهرا بسبب ما يطرأ على الإنتاج من زيادة كبرى تعود بإيرادات مطردة الزيادة على البلاد المنتجة ، وكذلك بسبب الإنشاء التدريجى لمعامل

تكرير محلية لمواجهة استهـــلاك الشرق الأوسط المطرد الزيادة من البترول .

الطرق البرية والبحرية لنقل البترول وأسطول الناقلات :

عند الكلام على نقل البترول لأوربا يجب أن ندخل فى اعتبارنا عاملين أحدهما الطريق الذى يمر بها البترول عند انتقاله من الشرق الأوسط والثانى وجود عدد كاف من الناقلات فى سنة ١٩٥٦ فلقد كان البترول يشحن إلى أوربا عن طريقين أساسيين : الأول قناة السويس (٦٥ مليون طن فى السنة) والثانى خط الأنابيب عبر سوريا (من العراق والسعودية) ٣٦ مليون طن فى السنة وطاقة الطريقين أكبر من هذه الكمية فقناة السويس يمر بها كمية اجمالية من البترول تبلغ ٧٧ مليون طن سنويا (٥ر١ مليون برميل فى اليوم) أما ما تستطيع أنابيب العراق والسعودية نقله فيبلغ ٤١ مليون طن فى السنة (٨٣ر٠ مليون برميل فى اليوم) . والفرق الحاصل هو ١٢ مليون طن كانت وجهته نصف الكرة الغربى أو أفريقيا وفى حالة الطوارىء ، وقد حدثت هذه الطوارىء عام ١٩٥٦ — يمكن تحويل الاثنى عشر مليون طن إلى أوربا .

واطراد الزيادة فى حجم الشحنات المصدرة إلى أوربا الغربية اقتضى الزيادة فى طاقة قناة السويس وخطوط الأنابيب . وقد اتخذت شركة النفط العراقية وشركة تابلاين الخطوات اللازمة لزيادة خطوطها فشركة النفط تعمل على إنشاء خط جديد سعة ٢٤ بوصة يربط حمص مع بانياس كما أن تابلاين أعدت برنامجا لزيادة طاقتها من ١٦ مليون طن فى السنة (٣٢٠ ألف برميل فى اليوم) إلى ٢٢ مليون طن فى السنة (٤٤٠ ألف

برميل فى اليوم) فى عام ١٩٥٨ . وقد توقفت أعمال شركة النفط العراقية بسبب أزمة السويس أما تابلاين فنفذت برنامجها وتم التنفيذ فى عام ١٩٥٨

أما المشكلة الخاصة بزيادة كميات البترول المنقولة عن طريق قناة السويس فتقتضى توسيع القناة وتعميقها(١) . وقدكانت القناة فى منتصف ١٩٥٦ تتسع للناقلات التى غاطسها ٣٥ قدم . وكانت الناقلات التى تبنى عام ١٩٥٦ لا تزيد عن ٤٠ ألف طن ، أما الآن فالاتجاه العام إلى بناء ناقلات ضخمة تبلغ ٨٠ ألف طن . أو أكثر . وبدأت تظهر ناقلات وزنها الاجمـــالى ٤٦ر٣٣٠ طنا . وفى عام ١٩٤٧ ضربت الناقلة eadrevsnulie الرقم القياسى إذ بلغت ٨٥ر٥٠٠ طنا وتستطيع حمل شحنة من البترول قدرها ٥٩٠ ألف برميل . وفى نفس العام اتفقت إحدى شركات النقل البحرى الامريكية مع أحواض السفن فى اليابان على بناء خمس ناقلات تبلغ كل منها ١٠٤ر٥٠٠ طن وهذا النوع من الناقلات إذا استخدم بطريقة متواصلة فإنه يطفى على الناقلات الصغيرة من زنة ١٦ر٥٦٠ طنا وكذلك على خطوط الأنابيب .

أما اسطول ناقلات البترول فقد ازدادت حمولته تبعا للزيادة المضطردة فى إنتاج البترول واستهلاكه ، ففى ١٩٣٩ كان مجموع الناقلات الموجودة فى العالم ١٥٧١ ناقلة حمولتها ١٦ر٦ مليون طن ، وفى ١٩٤٥ بلغ أسطول الناقلات فى العالم ١٧٦٨ على الرغم من فقد عدد كبير منها أثناء الحرب . وبلغت الحمولة ٢١ر٦٦٨ر٠٠٠ طن وفى ١٩٥٦ بلغ عدد الناقلات ٢٨٥٠ . وفى منتصف ١٩٥٦ كانت كل قطع هذا الأسطول مستخدمة

---

(١) وهو ماتفعله الآن حكومة الجمهورية العربية المتحدة (كتب سياسية)

فى النقل فكان حوالى ٢٥٪ يحمل شحنات إلى الساحل الشرقى للولايات المتحدة وحوالى ٥٠٪ ينقل البترول إلى الموانى الأوربية والمتوقع أن يزداد الطلب فى السنوات القادمة على مضاعفة حمولة الناقلات بغض النظر عن برامج إنشاء وتوسيع خطوط الأنابيب ، وتدل الأبحاث التى قامت بها منظمة التعاون الاقتصادى الأوربى على أن الوزن الإجمالى للناقلات المقرر بناؤها يقدر بحوالى ٣٠ مليون طن ، وهو يبلغ ٦٧٪ من وزن الناقلات الموجودة فى العالم فى ذلك الوقت. وهذه الزيادة الهائلة فى الطلبيات على الناقلات ترجع إلى الزيادة المطردة فى استهلاك البترول ولرغبة بعض شركات البترول فى عدم الاعتماد على حقوق الأنابيب التى تتعرض للهزات السياسية وكذلك لتحل الناقلات الجديدة محل ناقلات تسع ما يزن ١٦,٣٦٠ طنا ، التى بنيت خلال الحرب وينتهى تشغيلها عام ١٩٦٠ .

تكاليف الاستيراد :

من الواضح أن اطراد اعتماد أوربا على واردات البترول تتطلب انفاق جانب كبير من العملة الأجنبية ، وهذا بدوره يؤثر على ميزان المدفوعات الأوربية . ولقد قدرت لجنة البترول التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادى الأوربى أن التكاليف الكلية لتوزيع البترول على الدول الأعضاء بلغ ٢,٢٥٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار فى عام ١٩٥٥ يضاف إلى ذلك ١٠٪ تكاليف تموين الناقلات المسجلة فى أوربا . ولذلك تعمل دول غرب أوربا على إيجاد الوسائل التى تستطيع بها التغلب على مشكلة المدفوعات عند استيرادها لبترول الشرق الأوسط .

كلمة ختامية :

لنكمل الصورة التى قدمناها لأهمية بترول الشرق الأوسط فى الاقتصاد الأوربى . نضرب أمثلة فردية للدول الداخلة فى المنظمة الاقتصادية الدولى الأوربية ، فاعتماد هذه الدول على البترول كمصدر للطاقة يختلف من بلد إلى آخر ، ففى عام ١٩٥٤ — ١٩٥٥ كان اعتماد اليونان على البترول باعتباره مصدراً للطاقة بنسبة ٨٢٪ بينما كان اعتماد ألمانيا الغربية عليه بنسبة ٩٪ فقط ، وكان اعتماد المملكة المتحدة على استهلاك البترول ١٣٪ ، وفرنسا ٢٢٪ ، وإيطاليا ١٢٪ ، والسويد ٤٠٪ ، والنرويج ، وهولندة ٢٤٪ . وهذه النسب الفردية غير ثابتة بل إنها تعلو وتنخفض تبعاً لبرامج الإنتاج الصناعى ، فقد كانت فى المانيا مثلا فى فترة ما بعد الحرب ٢٠٪ ، وبلغت فى إيطاليا فيما بين ١٩٥٠ ، ١٩٥٥ ١٢٠٪ .

ويتبين من هذه الإحصائيات أن بترول الشرق الأوسط لعب دوراً كبيراً جداً فى تنمية الاقتصاد الأوربى فى فترة ما بعد الحرب، كما أن هذا الدور سوف تطرد أهميته باطراد زيادة الطاقة التى يتطلبها الاستهلاك الأوربى ، وهكذا نرى الصلات التى تربط المقدرات الاقتصادية والاستراتيجية لأوربا والشرق الأوسط تزداد قوة .

الفصل الثانى

مركز البترول فى اقتصاد الشرق الأوسط

فى عام ١٩٥٨ كان الشرق الأوسط ينتج البترول بمعدل ٢١٥ مليون طن فى السنة (٤٫٣ مليون برميل فى اليوم) وهذا يعادل ٢٤٪ من الإنتاج العالمى وكان الإنتاج فى عام ١٩٥٦ وهو عام أزمة السويس ١٩٠ مليونا أى (٣٫٨ مليون برميل فى اليوم) وفيما بين ١٩٤٦ و ١٩٥٥ ازدادت استثمارات البترول فبلغت ٢٫٤٤٠٫٠٠٠٫٠٠٠ دولار وكان المعدل السنوى للاستثمار فى عامى ١٩٥٥ و ١٩٥٦ حوالى ٢١٠٫٠٠٠٫٠٠٠ دولار أى أقل من معدل الاستثمار فى أعقاب الحرب مباشرة بما يقرب من الثلث . وكان توزيع أبواب الاستثمار على الوجه الآتى : —

انتاج	٩٨٠٫٠٠٠٫٠٠٠ دولار
تسويق	٧٥٫٠٠٠٫٠٠٠ »
خطوط أنابيب	٥٦٧٫٠٠٠٫٠٠٠ »
معامل تكرير	٤٦٥٫٠٠٠٫٠٠٠ »
متنوعات	٣٣٣٫٠٠٠٫٠٠٠ »
	٢٫٤٢٠٫٠٠٠٫٠٠٠ دولار

هذا وأن زيادة الإنتاج بالإضافة إلى رفع حصة البلاد المنتجة من

الأرباح كان له أثر كبير فى زيادة الدخل ، وقد ارتفع إيراد حكومات البـــلاد المنتجة للبترول من ٥٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠ دولار فى ١٩٥٣ و ٦٨٠ر٠٠٠ر٠٠٠ فى ١٩٥٤ إلى ٨٨٠ر٠٠٠ر٠٠٠ فى ١٩٥٥ و ٩٤٠ر٠٠٠ر٠٠٠ فى ١٩٥٦ — أما الرقم الذى بلغه الدخل فى ١٩٥٨ فهو يزيد قليلا عن ٢٧٤ر٠٠٠ر٠٠٠ دولار .

وكانت أكثر بلاد المنطقة استفادة الكويت والسعودية والعراق وإيران .

وفى عام ١٩٥٥ كانت ايرادات العراق من البترول ٢٠٧ر٠٠٠ر٠٠٠ دولار ، وقـــد نقص الإيراد إلى ١٩٣ر٠٠٠ر٠٠٠ فى ١٩٥٦ ، ١٣٧ر٠٠٠ر٠٠٠ فى ١٩٥٧ نتيجة لتدمير خط الأنابيب فى سوريا .

ولما أجرى اصلاح الخط ارتفع رقم الايراد إلى ٢٣٥ر٠٠٠ر٠٠٠ دولار فى عام ١٩٥٨ أما إيراد إيران فقد ارتفع من ٩٠ر٠٠٠ر٠٠٠ دولار فى ١٩٥٥ إلى ٢١٤ر٠٠٠ر٠٠٠ فى ١٩٥٧ و ٢٤٦ر٠٠٠ر٠٠٠ فى ١٩٥٨ .

وقد قدر ايراد الكويت فى ١٩٥٨ بمبلغ ٤١٥ر٠٠٠ر٠٠٠ دولار والسعودية بحوالى ٣٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠[1] دولار وقطر ٥٧ر٠٠٠ر٠٠٠ والبحرين ١١ر٠٠٠ر٠٠٠ دولار — وقد ساهمت حصيلة البترول فى الكويت بحوالى ٩٠ ٪ من الدخل القومى وفى السعودية بحوالى ٨٥ ٪ ومنذ تم الاتفاق بين إيران واتحاد شركات البترول وأصبح إيراد البترول

(١) هذا الرقم الكبير يدخل فى جيب سعود ولا يعود على الشعب فى شىء (كتب سياسية) .

الإيرانى يساهم بمقدار ٤١./٠ من الميزانية فى عام ١٩٥٥ و ٤٥./٠ فى ١٩٥٦ و٥١./٠ فى ١٩٥٧ .

وفى العراق بلغت إيرادات البترول حولى ٧٠./٠ من الدخل القومى فى عامى ١٩٥٥ و ١٩٥٦ . وبالإضافة إلى هذا الإيراد المباشر فإن البلاد المنتجة حصلت على فوائد مالية نتيجة المشتريات المحلية وأجور العمال الوطنيين والفوائد التى تعود على المقاولين الوطنيين وما ينفقه موظفو الشركة الأجانب داخل البلد والرسوم الجمركية على واردات الشركات .

التكرير والاستهلاك وأساطيل الناقلات الأهلية

من بين الفوائد التى جناها الشرق الأوسط من صناعة استخراج البترول تنمية طاقته على تكرير البترول . ولهذا قيمته إذا علمنا أن الاتجاه الذى يسود الدول الأوربية هو إنشاء معامل التكرير قرب الأسواق الكبرى وعندما حان منتصف عام ١٩٥٨ كان الشرق الأوسط يملك ٢٠ معملا للتكرير بما يلزمها من آلات التكرير طاقتها الكلية أكثر من ٧٥ مليون طن ، غير أن جانبا كبيرا من هذه الطاقة لا يستخدم وخاصة فى معامل تكرير عبادان وحيفا . وفى خريف ١٩٥٦ كانت عمليات التكرير تتم بمعدل ٥٠ مليون طن فى السنة ، وفى خريف ١٩٥٧ بمعدل ٥٥ مليونا . وترجع الزيادة إلى إعادة اصلاح وترميم معمل التكرير فى عبادان ومضاعفة انتاج معمل التكرير فى عدن ، وإنشاء ثلاثة معامل تكرير جديدة فى دوره بالعراق ، وصيدا بلبنان وبطمان فى تركيا وتوسيع معملى التكرير فى البحرين والكويت ، وبعد أن

أتمت الكويت بناء معملها الجديد زادت طاقتها من ٥ر١ مليون طن إلى ١١ مليون طن . كذلك أعدت برامج لزيادة طاقة معامل التكرير فى أواخر العقد السادس وأوائل العقد السابع من القرن العشرين ، وهذه تشمل معمل التكرير فى الإسكندرية وطاقته ٢٠٠ ألف طن وآخر فى القاهرة طاقته ٢ مليون طن . وتكوين شركة للتكرير فى الأردن ورأس مالها ٣ مليون دينار أردنى، وإنشاء معمل تكرير حكومى فى حمص طبقا لاتفاق مع احدى المؤسسات التشكية وطاقته ٧٥٠ ألف طن ، وإنشاء معمل تكرير فى أزمير طاقته ٧٥٠ ألف طن .

وترجع زيادة طاقة التكرير فى المنطقة إلى السياسة التى تسير عليها الشركات وكذلك إلى رغبة البلاد المنتجة والناقلة للبترول فى تحقيق مستوى اقتصادى أعلى والانتقال من مرحلة إنتاج الخامات إلى مرحلة الصناعة . وقد زاد الطلب المحلى على البترول فى الشرق الأوسط بنسبة ٦ر١٣٪ فى السنة منذ عام ١٩٥٠، وفى عام ١٩٥٥ استهلك الشرق الأوسط ٨١ر١٠ مليون طن من منتجات البترول المكرر وقد كان استهلاك مصر وحدها ثلث هذه الكمية تليها إيران وتركيا والعراق وقد كان نصيب كل منها يتراوح بين ١٠ و ١٣٪ .

ولما كان الشرق الأوسط غنيا فى موارده البترولية وفقيراً فى موارد الطاقة الأخرى فقد كان استهلاك الطاقة البترولية فيه فى عام ١٩٥٤ بنسبة ٤ر٦٩٪ وترتفع هذه النسبة كثيراً إذا استبعدنا تركيا التى تستهلك كثيراً من الوقود الصلب .

ومن الفوائد التى حققتها دول المنطقة من وجود البترول أن شرعت تنشىء لها أساطيل خاصة من الناقلات . فمصر التى كانت فى عام

١٩٥٥ تملك ناقلتين زنة ٢٦ ألف طن أنفقت بين ١٩٥٥ و١٩٥٦ سبعمائة ألف جنيه فى شراء ناقلات جديدة وخصصت ١,٥٠٠,٠٠٠ جنيه لشراء ناقلات أخرى فى ١٩٥٦ و ١٩٥٧ . وإيران اتفقت مع هولنده على بناء ناقلة زنة ٣٢ ألف طن على أن تستأجرها شركة البترول الأهلية الإيرانية . والعراق بصدد بحوث لبناء أسطول من الناقلات زنة مائة ألف طن . وفى ١٩٥٦ كان لدى تركيا ثمانية ناقلات طاقتها الإجمالية ٩٥ ألف طن . وفى الكويت تكونت إحدى الشركات التى تساهم فيها الحكومة بالتعاون مع شركات البترول بقصد إنشاء أسطول من الناقلات ويبلغ رأس مال هـــذه الشركة ٢,٧٠٠,٠٠٠ إسترلينى .

الفوائد التى تجنيها البلاد النافذ للبترول :

فى ١٩٥٦ كان المقدر أن تبلغ إيرادات سوريا من عمليات خط الأنابيب التابع لشركة النفط العراقية ١٨,٣٣٢,٠٠٠ دولار ، وذلك بمراجعة قيمة الرسم المحصل على الأنابيب فى ديسمبر ١٩٥٥ . وقد تم هذا التقدير على أساس أن يكن مقدار الزيت الخام الذى يصل إلى سورية بواسطة الأنابيب ٢٦ مليون طن منها ١٨,٥ تمر عن طريق بانياس .

أما إيرادات سوريا من التابلاين فقد بلغت ١,١٦٠,٠٠٠ دولار فى النسبة . وقد بلغت نسبة المتحصل من خطوط الأنابيب فى ١٩٥٦ ١٦ ٪ من الإيراد الكلى لسوريا . أما إيرادات لبنان من خطوط الأنابيب فقد كانت منخفضة حتى عام ١٩٥٨ لأنها حتى ذلك الوقت

لم تكن قد وصلت إلى اتفاق مع شركة النفط العراقية وتابلاين . وكان المتوقع من سير المفاوضات بين الحكومة اللبنانية والشركات أن ترتفع إيرادات لبنان من الخطوط من ٩٨٠,٠٠٠ دولار إلى ٢,٩٨٠,٠٠٠ دولار فى السنة على أساس أن يمر بلبنان ٧,٥ مليون طن من البترول منها ٧ ملايين تصل ميناء طرابلس .

وفى ١٩٥٦ كانت إيرادات لبنان من خطوط الأنابيب ٢,٢٠٠,٠٠٠ دولار أى بنسبة ٤,٦٪ من الإيراد الكلى للدولة . ولكن لا ننسى أن لبنان يستفيد من نواحى أخرى كوجود المركز الرئيسى لشركة تابلاين على أراضيه وما يتبع ذلك من الكميات الكبيرة من الأغذية والمنتجات المحلية الأخرى التى تشتريها أرامكو وشركة النفط من أسواق لبنان وغير ذلك من أوجه الإنفاق الأخرى فإذا انتقلنا إلى مصر ، على اعتبار أن قناة السويس معبر للبترول ، نجد أن حركة النقل فى القناة زادت بشكل يستوقف النظر فمن ٧,٨ مليون طن فى ١٩٠٠ إلى ٣٠,٦ مليون طن فى ١٩٤٧ إلى ١٠٧,٥ مليون طن فى ١٩٥٥ . وكان البترول يشكل ١٤ ٪ من وزن البضائع التى عبرت القناة فى ١٩٣٠ ، فأصبح يشكل ٤٥ ٪ من هذه الحمولة فى ١٩٤٧ وارتفع إلى ٦٠ ٪ فى ١٩٥٥ . وفى ١٩٥٦ فى الفترة التى سبقت الأزمة بلغت حركة النقل فى القناة ١٢٢ مليون طن فى السنة ، وكانت نسبة البترول ٦٣ ٪ من الحمولة الكلية .

الفصل الثالث

طبيعة الاتفاقيات الخاصة بعقود الامتياز

تعمل جميع شركات البترول فى الشرق الأوسط بلا استثناء على قاعدة ، اتفاقيات عقود الامتياز الخاصة ، التى تعطيها الحق المطلق فى استغلال موارد البترول فى منطقة معينة لأجل طويل . وفى مقابل هذا الامتياز تتعهد الشركة بالتنقيب عن البترول واستخراجه ودفع حصة البلد المنتج من الأرباح .

ولكل عقد امتياز بعض اشتراطات خاصة تميزه عن غيره من العقود ولكنها تشترك جميعا فى البعض الآخر .

البنود المشتركة بين عقود الامتياز المختلفة :

١ ـ يشمل الامتياز الممنوح للشركة حقها المطلق فى التنقيب عن البترول واستخراجه وتكريره وتصدير الزيت الخام والمواد الأخرى الملحقة به كالغاز الطبيعى فى منطقة الامتياز .

أما عملية نقل البترول ومنتجاته فتكون موضع اتفاق آخر . (انظر شركة النفط ـ شركة البترول البريطانية الإيرانية ـ أرامكو اتحاد شركات البترول فى إيران .

٢ ـ تتضمن الوثيقة الأصلية لعقد الامتياز فترة محددة تبدأ فيها

عملية التنقيب . يصبح من حق البلد الذى يمنح الامتياز أن يسترده إذا لم تبدأ الشركة فى العملية (النفط — وارمى — أرامكو) .

٣ — امتداد طول مدة الامتياز (النفط وفروعها ٧٥ سنة — ارامكو ٦٠ سنة — الكويت ٧٥ سنة — اتحاد شركات البترول فى إيران ٢٥ سنة تزاد إلى ٤٠) .

٤ — المساحة التى يشملها الامتياز تكون عادة كبيرة وقد تشمل البلد كله (الكويت — البحرين — قطر) ، وفى الحالات الأخرى تشمل وحدة إقليمية سواء كانت سياسية أو جغرافية . كما يشمل أيضا المياه الإقليمية ا . أما المياه التى فوق المنطقة الصخرية أو الرملية المواجهة للإقليم بحراً فتخضع لاتفاق خاص وقد يمنح امتيازها إلى شركة أخرى (وارنى — النفط — البريطانية الإيرانية — أرامكو — اتحاد الشركات) .

٥ — جرت العادة أن تمنح الشركات حق تنظيم وسائلها الخاصة فى النقل والمواصلات لضمان حسن سير العمل . ومن بين هذه المواصلات السلكية واللاسلكية والسكك الحديدية والسفن والطائرات (النفط — البريطانية الإيرانية — أرامكو — اتحادالشركات) . ومن حق البلدالذى يمنح الامتياز الاستيلاء أو فرض الرقابة الحربية على هذه المنشآت فى حالة الحرب أو إعلان حالة الطوارىء داخل البلد على أن تدفع عنها تعويضا مناسبا(١).

---

(١) يلاحظ أن معظم هذه النصوص تحولت حبراً على ورق إذ أن الدول الدول الاستعمارية وقفت تساند شركاتها .

والنفط — البريطانية الإيرانية

٦ — من حق الشركة الحصول على بعض أراض فى البلد مانح الامتياز سواء من الحكومة أو من الأفراد فإذا كانت الأرض من أملاك الدولة فقد تحصل عليها الشركة إما منحة من الدولة أو عن طريق الشراء بسعر مخفض . أما الأرض التى تشترى من الأفراد فيكون سعرها كسعر مثيلاتها من الأرض المجاورة ويستثنى من ذلك الأماكن المقدسه والأثرية .

(النفط — البريطانية الإيرانية — أرامكو — اتحاد الشركات)

٧ — على الشركة أن تقدم لمانح الامتياز كميات محدودة من البترول ومنتجاته للاستهلاك المحلى ولا تحسب هذه الكميات ضمن حصة البلد المنتج من إيرادات للبترول .

(النفط — البريطانية — أرامكو — اتحاد الشركات)

٨ — للشركة الحق فى إنشاء شركات فرعية للقيام بمرحلة معينة من مراحل الإنتاج على أن تحسب أرباح هذه الشركات ضمن حصة البلد المنتج من الأرباح .

(وادءو — النفط — البريطانية الإيرانية — أرامكو — اتحاد الشركات — الكويت) .

٩ — يحتفظ مانح الامتياز لنفسه بحق إيفاد مندوبين عنه لدى الشركة على أن تتحمل الشركة جميع نفقاتهم ومرتباتهم . ولهؤلاء المندوبين حق التفتيش على أعمال الشركة وحساباتها (النفط — البريطانية الإيرانية — أرامكو) .

١٠ — يكون جميع العمال غير الفنيين من مواطنى البلد مانح الامتياز على أن الاتفاقيات تتضمن فى كثير من الحالات إلزام الشركة بتدريب المواطنين على الأعمال الفنية (النفط — البريطانية — الإيرانية — أرامكو — اتحاد الشركات) .

١١ — تتعهد الشركة بأن تقدم تقريراً سنويا للبلد مانح الامتياز يشمل المعلومات الخاصة باكتشاف آبار جديدة للبترول والمشروعات الجيولوجية ، على أن يكون مفهوما أن تحتفظ الدولة مانحة الامتياز بسرية هذا التقرير . (النفط — البريطانية الإيرانية — اتحاد الشركات — أرامكو) .

١٢ — فى حالة طرح جديدة للجمهور تلتزم الشركة بفتح أسهم قوائم اكتتاب عامة فى البلد مانح الامتياز (البريطانية الإيرانية) وفى بعض الحالات تحدد النسبة المئوية التى تطرح للاكتتاب العام . وهى ٢٠٪ بالنسبة لأرامكو .

١٣ — الشركات إما أن تعفى من الضرائب المباشرة وغير المباشرة (البريطانية الإيرانية — أرامكو) وإما أن تحصل على تأكيدات بأن فئة الضرائب لا تزيد على الفئات المحددة للمشروعات الصناعية الأخرى . (النفط) .

١٤ — عقد الامتياز يعفى الشركة من الرسوم الجمركية ورخص استيراد الآلات والعدد والمواد اللازمة لإدارة العمليات (النفط — البريطانية الإيرانية — اتحاد الشركات — أرامكو) .

١٥ — فى حالة قيام نزاع بين البلد مانح الامتياز والشركة بشأن الحقوق

والالتزامات التى يتضمنها عقد الامتياز يلجأ الطرفان إلى التحكيم فإذا لم يقبل أحد الطرفين قرار الحكم برفع الأمر إلى محكمة العدل الدولية لاختيار حكم من قبلها (البريطانية الإيرانية — أرامكو — اتحاد الشركات — النفط).

١٦ — يلى ذلك ترتيبات خاصة بدفع مبلغ إجمالى لمانح الامتياز عند توقيع عقد الامتياز وتنظيم عمليات دفع الأرباح والإيجارات وغيرها.

ويمكن تقسيم التاريخ المالى لعقود الامتياز إلى ثلاث فترات رئيسية الفترة الأولى من بدء أول عقود الامتياز (البريطانية الإيرانية والنفط) إلى أوائل العقد الرابع من القرن العشرين، والثانية من أوائل العقد الرابع إلى أوائل العقد السادس، والثالثة من أوائل العقد السادس إلى الوقت الحاضر.

وتتميز الفترة الأولى بعقود امتياز تقدم أرباحا متواضعة للبلد مانح الامتياز على أساس مبلغ محدد عن كل طن من البترول الخام (كان المعدل ٤ شلن ذهب بالنسبة لشركة النفط) أو على أساس الأرباح العامة للشركة (دارسى كانت تدفع ١٦ ٪ من الأرباح السنوية) أما الفترة الثانية فتميزت بإعادة النظر كلية فى عقود الامتياز بحيث تحصل الدولة المنتجة على مبلغ ثابت فى عام بغض النظر عن ربح الشركة أو خسارتها بجانب نسبة محددة من الأرباح حوالى ٢٠ ٪. وعلى العموم فان الأساس السائد فى عقود الامتياز فيما بين ١٩٣٠ و ١٩٥٠ هو دفع نسبة معينة (٤ شلن ذهب) عن كل طن من البترول يستخرج أو يباع.

ولما ازداد إنتاج البترول والطلب عليه بعد الحرب العالمية الثانية طالبت البلاد المنتجة بزيادة حصتها من إيرادات البترول خاصة وأن

الشركات صاحبة الامتياز بدأت تحقق أرباحا خيالية . وكانت إيران البادئة بالمطالبة ، ولكن التعديل الجوهرى الذى تأثر به الشرق الأوسط بأكمله هو التعديل الذى تم فى السعودية . فنى ٣١ ديسمبر ١٩٥٠ اتفقت شركة أرامكو مع الحكومة السعودية على المناصفة فى الأرباح تطبيقا لما اتبع من قبل فى فنزويلا وكان الاتفاق المبدئى يقضى بتوزيع صافى الأرباح مناصفة بعد استبعاد الضرائب التى تجبيها الحكومة الأمريكية ولكن الاتفاق عدل بحيث يتم التوزيع قبل جباية الضرائب . وفى فبراير ١٩٥٢ حذت العراق حذو السعودية وتبعتها الكويت فى ١٩٥١ .

١٧ — لا تقوم عقود الامتياز الكبرى على أساس المشاركة بين الحكومة مانحة الامتياز والشركة الأجنبية ولكنها مشروع أجنبى وإدارته أجنبية ، ولم يشذ عن ذلك إلا اتفاقية حكومة العراق مع شركة النفط فقد نص فيها على اختيار أحد المواطنين العراقيين لعضوية مجلس إدارة الشركة يكون له نفس الحقوق والامتيازات التى يتمتع بها باقى المديرين .

هذا وأن حصول البلد مانح الامتياز على حق تمثيله فى مجلس إدارة الشركة يعتبر فى حد ذاته مكسبا كبيرا وإن كان من المشكوك فيه ما لهذه العضوية من تأثير على أوضاع الشركة وقراراتها .

وعلى كل فإنه لا أرامكو ولا الشركات الكبرى المؤسسة لها ولو غيرها من الشركات حاولت الاستفادة من أزمة شركة البترول البريطانية الإيرانية وقت التأميم . وهذا التضامن بين شركات البترول الغربية الكبرى ساعد على رواج الفكرة القائلة بأن الصناعة البترولية احتكار

دولى . ونادى البترول لايضم عدداً كبيراً من الدول الغربية فاعضاؤه : هم الولايات المتحدة وبريطانيا وهولندة وفرنسا وكلها أعضاء فى حلف الأطلنطى ، ويرجع ضيق دائرة عضوية النادى إلى التطورات التاريخية كما يرجع أيضا إلى الحرب العالمية الثانية حيث استبعد من النادى لفترة معينة على الأقل — كل من ألمانيا واليابان وإيطاليا .

ولقد بدأت هذه الدول الثلاث الأخيرة تستفيد نشاطها الدولى فى اقتصاديات البترول فاذا سارت طبقا للعرف الذى جرى عليه العمل فى « النادى » حتى اليوم وهو العرف الذى يقوم على أساس من المناقشة الحرة فلن يحدث اضطراب فى توزيع امتيازات البترول الحالية ولكن ليس هناك مايضمن تمسك هذه الدول الثلاث بمبادىء «النادى» بل قد تعمد إحداها إلى وسائل تتعارض مع هذه المبادىء . وعلى كل فيبدو أن الموقف فى أمان طالما بقيت هذه الدول الثلاث مرتبطة مع الدول الغربية الكبرى بأحلاف عسكرية دفاعية .

الفصل الرابع

كيف تنظم الشركات علاقاتها مع حكومة البلد المنتج

لتنظيم هذه العلاقات تشكل الشركة لجنة تنفيذية من كبار المسئولين فيها ومن المفيد أن نبين النظام الذى تسير عليه الشركات فى علاقاتها مع حكومة البلد المنتج وسنتخذ لذلك مثالين أحدهما من أرامكو والآخر من شركة النفط العراقية .

كيف تنظم أرامكو علاقاتها مع السعودية

تضم شركة أرامكو نائبا للمدير لشئون العلاقات مع الحكومة السعودية والمالية ويعمل معه المدير العام للعلاقات مع الحكومة يعاونه مساعد مدير . ويعمل مع هؤلاء جميعا مكتب التخطيط المكون من أربعة يختارون على أساس خبرتهم الإدارية وإلمامهم بالشئون العربية .

ويلى هؤلاء عدة فروع للعلاقات السياسية مع السعودية والعلاقات المحلية ويقيم فرع العلاقات السياسية مكتبين أحدهما فى الرياض والآخر فى جده أما مركزه الاقليمى فهو فى الدمام .

أما العلاقات المحلية فلها مدير ومكاتبها فى الظهران وأبقيق ورأس تنورة . وتتناول إدارة العلاقات المحلية الجوازات والتصاريح وشئون العمال والشئون البوليسية والتعليمية والطبية والعلاقات العامة والجمارك

والمبانى والرياضة وعمليات خط الأنابيب والشئون المالية والفنية وهى فى ذلك كل تعمل بالتعاون مع الحكومة السعودية .

كيف تنظم شركة النفط علاقاتها مع الحكومة العراقية :

يختلف موقف شركة النفط عن شركة أرامكو ، ففى العراق ثلاث شركات هى النفط الأصلية وشركة بترول الموصل وشركة بترول البصرة وهناك أيضا خط الأنابيب التابع لشركة النفط وهو يمر بالأردن وفلسطين وسوريا ولبنان ولكن منذ حرب فلسطين انقطع تدفق البترول إلى حيفا واقتصر خط الأنابيب على سوريا ولبنان .

وفى العراق تعمل شركة النفط فى ميدانين : فى حقول البترول وفى علاقاتها مع الحكومة العراقية . فعمليات حقول البترول تحت إشراف ثلاثة مديرين لكل من الشركات الثلاث مدير ويمثل الشركات الثلاث لدى الحكومة مندوب واحد . أما المديرون فهم مسئولون مباشرة أمام المركز الرئيسى للشركة فى لندن ، وكذلك يتصل مندوب الشركات لدى الحكومة العراقية بلندن مباشرة وهذا مخالف لما هو جارفى أرامكو حيث تتركز السلطة كلها فى المركز الرئيسى للشركة وهو فى داخل السعودية وبذلك يسهل التنسيق بين علاقات الشركة مع الحكومة وأعمالها فى حقول البترول . وفى مكتب مندوب الشركة لدى الحكومة العراقية مكتب للعلاقات العامة له ثلاث فروع فى كركوك وعين زلح فى الموصل والبصرة ويتم نفس التوزيع فى البلاد الأخرى التى لشركة النفط فروع بها مثل سوريا حيث أنشىء مكتب لخط الأنابيب فى حمص وآخر فى دمشق . ويلاحظ أن مندوب الشركة لدى الحكومة السورية

مواطن سورى طبقا لنص الاتفاق مع سوريا . وفى لبنان مدير عام لمعمل تكرير طرابلس ومندوب للشركة فى بيروت . وفى قطر يقوم نفس النظام القائم فى العراق وكذلك فى الامارات المتعاهدة على الخليج العربى .

وموظفو شركة النفط الذين يعملون فى قسم العلاقات مع الحكومة العراقية يبلغون حوالى المائة وهو عدد متواضع إذا قورن بما لدى أرامكو وهذا يرجع إلى أرامكو فى بلد أكثر تخلفا من العراق وتنقصه جميع وسائل الرفاهية التى تتحمل أرامكو مسئولية إعدادها .

مشاكل خاصة — حماية القبائل[1] :

من المسائل التى تثير المشاكل بين شركات البترول والحكومات المحلية موضوع حماية القبائل . فالنظام القبلى لا يزال سائداً فى كثير من بلدان الشرق الأوسط وقدكانت بعض القبائل ذات نفوذ كبيرفى المناطق التى بها حقول البترول أو التى يجرى فيها خطوط الأنابيب ولقد بلغ نفوذ هذه القبائل فى إيران فى مطلع القرن العشرين وفى العراق بعد الحرب العالمية الأولى درجة تضاءلت بجانبها سلطة الحكومة فنى إيران أدركت شركات البترول هذه الحقيقة فأنشأت علاقات ودية مع القبائل وخصوصا شيخ المحمرة وخانات قبائل البختيارى . أما شيخ المحمرة فقد استفاد من علاقته بالشركة بأن يجعل منها همزة وصل بينه وبين الحكومة البريطانية وبذلك يضمن عند اللزوم حمايته من الحكومة

(١) هذا دليل واضح على تدخل شركات البترول فى شئون البلدان الداخلية واقامتها علاقات

المركزية فى طهران وقد ظل شيخ المحمرة يتمتع فى إقليمه باستقلال داخلى تحت رعاية بريطانية حتى وقف رضا شاه فى وجه الحكومة البريطانيـة ورد الشيخ إلى حظيرة الوطن الإيرانى .

أما رؤساء قبائل البختيارى فقد اتفقت شركة البترول معهم فى عام ١٩٠٥ على أن تقدم لهم منحة سنوية قدرها ٣٠٠٠ استرلينى بالإضافة إلى ٣ ./. من أرباح الشركة فى مناطق البترول الداخلة فى دائرة نفوذهم وفى ١٩٠٩ أسست شركة بترول جديدة سميت شركة بختيارى للبترول برأس مال قدره ٤٠٠,٠٠٠ استرلينى . وبعد الحرب العالمية الثانية أقحمت بريطانيا نفسها فى السياسة الداخلية لإيران وقامت بدور الوساطة بين شيخ المحمرة ورؤساء البختيارى وهكذا داست على ما للحكومة إيران من حقوق السيادة وتبلورت هذه الحركة القومية فى ١٩٥١ عندما استندت الحكومة فى تأميم البترول إلى دسائس الشركات الأجنبية وتواطئها مع شيوخ القبائل .

كذلك لجأت شركة النفط العراقية إلى قبائل شمر فى شمال العراق وتعهد شيخ مشايخ شمر بتحمل مسئولية حماية ممتلكات الشركة . وظل شيخ مشايخ شمر يشرف على حماية شركة النفط حتى عام ١٩٥١ عندما خصصت الحكومة بوليسا خاصا للقيام بهذه المهمة .

ومن الغريب أن المصالح البترولية فى السعودية لم تخضع لهذا النوع من حماية شيوخ القبائل ، ويرجع الفضل فى ذلك إلى قوة نفوذ سعود وما أثارته شخصيته من رهبة فى نفوس القبائل[1] . وبفضل هذا

---

(١) يقوم الملك سعود بدور الحارس لشركة ارامكو

النفوذ وهذه الرهبة استطاع هو وحكومته أن يحافظ على جميع منشآت أرامكو .

وتلخيصا لما سبق نقول أنه بمرور الزمن اتجهت العلاقات بين شركات البترول والحكومات المحلية إلى التعزيز والتقوية وإن كانت أصبحت أكثر تعقيداً .

الفصل الخامس

خطوط الأنابيب

كانت مشاكل البترول قائمة بين الشركات و بين الحكومات المحلية فى العقود الأولى من بدء نشاط الصناعات البترولية فى الشرق الأوسط . أما منذ عام ١٩٤٨ فصاعدا فقد أصبحت المشكلة الأولى هى مشكلة نقل البترول . ولقد صارت مشكلة جدية تعترض العلاقات بين شركات البترول والحكومات المحلية فى خلال العقد السادس أى بعد ١٩٥٠ حتى الوقت الحاضر .

ولقد مر موضوع أنابيب البترول فى الشرق الأوسط بعدة مراحل :

١ ـ فالمرحلة الأولى بدأت مع الانتداب الفرنسى البريطانى على سوريا ولبنان وفلسطين وشرق الأردن ـ وكانت شركة النفط العراقية تقوم بالدور الرئيسى فى الحصول على حق عبور بترولها إلى البحر الأبيض عن طريق لبنان وفلسطين . وكانت الإجراءات بسيطة حيث أن الشركة غربية والسلطات القائمة فى البلدين غربية ولم تكن هناك حكومة وطنية تدعى لنفسها حقوق السيادة . وهكذا نجد أن شركة نفط العراق عندما عقدت اتفاقا مع سوريا ولبنان فى ٢٥ مارس ١٩٣١ لنقل بترولها عبر البلدين أعفيت من رسوم المرور ورسوم الاستيراد والضرائب بينما حصلت على حق إنشاء وصيانة وتشغيل خطوط الأنابيب لمدة سبعين عاما

قابلة للتجديد . وحصلت الشركة من بريطانيا المنتدبة على فلسطين وشرق الأردن على نفس الامتيازات التى حصلت عليها فى سوريا ولبنان .

خروج دول الانتداب — ودخول أرامكو

ظل الحال كذلك حتى الفترة التى تلت الحرب العالمية الثانية مباشرة وهنا تبدأ المرحلة الثانية من مراحل خطوط الأنابيب . وتتميز هذه المرحلة بتطورين كبيرين أحدهما : استقلال سوريا ولبنان واحتلال اليهود لفلسطين . والثانى : ظهور شركة بترول أمريكية فى السعودية وهى شركة أرامكو، فهى بدورها عملت على نقل جانب من بترولها عن طريق خط أنابيب إلى البحر الأبيض، ولهذا أنشأت الشركتان اللتان تفرعت عنهما أرامكو شركة تابلاين ومهمتها الأولى عقد اتفاقيات لعبور البترول مع كل من السعودية والأردن وسوريا ولبنان . تخالف عقود شركة النفط العراقية ، ويقضى الاتفاق بإعفاء الشركة من رسوم المرور خلال السنوات الخمس عشرة الأولى ، على أن تقوم الشركة بدفع النفقات الضرورية المعقولة التى تتحملها الحكومة فى الموانى وفى محطات البترول الخاصة بحماية الخطوط وإدارتها والرسوم الجمركية والأعمال الصحية والبلدية وغيرها . وعلى أن تدفع الشركة للحكومة السعودية بعد السنوات الخمس عشرة رسوم مرور مساوية لما تدفعه أى شركة خطوط أنابيب فى الشرق الأوسط .

وفى ٨ ، ١٠ أغسطس ١٩٤٦ عقدت تابلاين اتفاقات مع الأردن ولبنان وتبعها اتفاق مع سوريا فى أول سبتمبر سنة ١٩٤٧ . وكل هذه الاتفاقات متشابهة فى الشروط مع خلافات محلية بسيطة . وقد تضمنت الاتفاقات دفع رسم مرور قدره ١,٥ استرلينى عن كل ألف طن على

ألا يقل الحد الأدنى للرسم عن عشرين ألف جنيه استرليني ، كذلك مدة تضمن العقد رسماً إضافيا لحماية الأنابيب قدره ٤٠ ألف جنيه استرليني في السنة بالنسبة للأردن وسوريا و٢٥ ألف جنيه بالنسبة للبنان . وفي سنة ١٩٥٠ عقدت اتفاقية حيدا التي تضمن رسم شحن قدره ٢,٨٨ بنسا لكل طن ، بحد أدنى قدره ٢,٦٠٠,٠٠ قرض لمدة عشر سنوات وبعض رسوم صغرى .

انقلاب في لبنان : المشاركة في الأرباح أو الضرائب

في سبتمبر سنة ١٩٥٢ حدث انقلاب في لبنان وطالب الحكومة الجديدة بإعادة النظر في اتفاقيات خطوط الأنابيب وهكذا بدأت المرحلة الرابعة من تاريخ خطوط الأنابيب في الشرق الأوسط . طالبت الحكومة الجديدة بتطبيق إحدى القاعدتين فإما أن تشترك البلاد التي تعبرها خطوط الأنابيب مع شركات الأنابيب في الأرباح بالمناصفة أو أن تدفع ضريبة الدخل المفروض على الشركات . وقد رفضت نابلوين وشركة النفط العراقية الشروط الجديدة واستندت نابلوين إلى أنها شركة نقل وليست شركة تنقيب عن البترول وإذاً فشأنها شأن باقي شركات النقل .

أضواء على شركة النفط العراقية — خطوط أنابيب جديدة واتفاقيات ٥٣ — ١٩٥٥

أبدت شركة النفط العراقية نشاطا كبيراً أثناء فترة الركود التي سادت العلاقات بين تابلاين فقد أنشأت خط أنابيب جديد سعة ٣٠ بوصة يربط كركوك ببانياس ، وعقدت اتفاقا جديداً مع لبنان في ٦ يناير

سنة ١٩٥٥ عاد بدخل مضاعف ، وفى ٢٩ نوفمبر سنة ١٩٥٥ عدلت اتفاقها مع سوريا بحيث أصبحت سوريا تحصل من إيرادات خط الأنابيب على أربعة أضعاف إيرادها فى العام السابق .

وما أن علم لبنان بالاتفاقية السورية المعدلة حتى هب يطالب الشركة بمعاملة المثل وبعد منازعات طويلة عقد اتفاق فى ربيع سنة ١٩٥٨ يجعل لبنان يحصل من عمليات شركة النفط على إيراد يبلغ مليونا و٦٦ ألف جنيه استرلينى فى السنة على فرض أن الكمية الحالية وهى ٧,٥ مليون طن من البترول الخام تستمر فى المرور بأرض لبنان ولم يتمكن كميل شمعون رئيس جمهورية لبنان من عرض الاتفاق على البرلمان ثم جاءت الحرب الأهلية سنة ١٩٥٢ فتوقفت جميع المحادثات الخاصة بشركات الأنابيب ولم تستأنف هذه المحادثات حتى نهاية العام التالى .

الفصل السادس

الانتقال من طور الاتفاقيات بين الدول الكبرى إلى طور المشروعات العربية الشاملة

بدأت شركات البترول فى الشرق الأوسط ، منذ عهدها الأول تواجه احتمال قيام نوع من الاشراف الدولى من قبل الدول الغربية والاستعمارية على تقسيم مناطق نفوذهم على بترول المنطقة وبالتالى على نشاط هذه الشركات ، ولقد كانت اتفاقية بيرنجر لونج Berenger-Long الملحقة بمعاهدة سان ريمو ١٩٢٠ أول مثل لهذا الاشراف الدولى ، فهى قد وزعت موارد البترول فى العراق بين المصالح البريطانية والفرنسية بنسبة ٧٥ . ٢٥ ٪ ولما رأى الأمريكيون أنهم قد استبعدوا من هذه الاتفاقية طالبت الشركات الأمريكية — تأييد من الحكومة الأمريكية بنصيبها فى تنمية موارد البترول فى العراق وأسفرت مساعيها عن (اتفاقية الخط الأحمر) عام ١٩٢٨ . وقد كان الحل الوسط الذى تضمنته اتفاقية الخط الأحمر مرضيا للاطراف المختلفة فى فترة ما بين الحربين العالميتين . غير أن التغييرات الثورية التى اجتاحت الشرق الأوسط والعالم أجمع بعد الحرب العالمية الثانية جعلت الاتفاقية عرضة للتوتر الشديد .

لقد بدأ ظهور شرق أوسط متحرر من السيطرة الاستعمارية

وتزعزع مركز بريطانيا القوى فى المنطقة وشهد العالم مولد ثلاثة عوامل قوية جديدة لها أثرها القوى على التطورات السياسية فى الشرق الأوسط وهى : — (١) اهتمام السوفييت بالشرق .

(٢) محاولة أمريكا لبسط نفوذها السياسى والاقتصادى فى المنطقة .

(٣) ظهور حركة القومية العربية . ويقابل هذه العوامل الثلاث ، عوامل اقتصادية أخرى وجهت الاهتمام إلى الشرق الأوسط فى أعقاب الحرب وهى :

(١) وجود احتياطى هائل من البترول فى منطقة الشرق الأوسط .

(٢) اقتصار تنمية هذه الموارد البترولية على فئة قليلة من الشركات الكبرى الأمريكية والبريطانية والهولندية والفرنسية .

(٣) وجــــود البترول فى بعض بلاد الشرق الأوسط دون البعض الآخر .

(٤) التخلف الاقتصادى فى المنطقة وهو الذى أدى إلى وجود فروق كبرى فى توزيع الثروة بين فئة قليلة عظيمة الثراء وجماهير شعبية ترزح تحت عبء الفاقة .

وبسبب هذه العوامل مجتمعة أخذت الحكومات والشركات تسعى إلى إيجاد حل للمشكلة العامة وهى محاولة توزيع الموارد البترولية فى الشرق الأوسط توزيعا عادلا مع وجود الضمانات الكافية للمحافظة على مصالح المستثمرين . ومن هنا بدأ البحث فى وضع حد للتنافس الدولى وتجنب أخطار الحرب والعمل على تجنب أخطار الحرب والعمل على استخدام موارد البترول فى تنمية اقتصاديات الشرق الأوسط فى مجموعه

ولا تقتصر التنمية على منطقة معينة منه . كذلك طرحت على بساط البحث مشكلة وجود بلاد فى الشرق الأوسط محرومة من مواد البترول بجانب البلاد المحظوظة .

وكثرت الاقتراحات وتضاربت الآراء فى إيجاد حلول لهذه المشاكل وأخيرا ظهرت أربع اتجاهات فكرية كل منها يتضمن حلا للمشكلة فى مجموعها وهذه الاتجاهات هى :

(١) القضاء على المنافسة الدولية باتفاق بين الدول الكبرى .

(٢) صيانة مصالح المستهلكين عن طريق إشراف دولى تحت رعاية الأمم المتحدة .

(٣) ضمان السلام والاستقرار فى المنطقة عن طريق تنفيذ برامج التنمية تستند إلى تأييد دولى .

(٤) إشراف دول الشرق الأوسط بنفسها على موارد البترول .

محاولة التنظيم عن طريق اتفاق بريطانى أمريكى

فى ٨ أغسطس ١٩٤٤ عقدت أمريكا وبريطانيا اتفاقية بترول القصد منها تنمية تجارة البترول الدولية وإتاحة الفرصة للغير للحصول على عقود امتياز جديدة للتنقيب وضمان حصول جميع البلاد على حاجاتها من البترول . ولم يرد فى الاتفاقية ذكر الشرق الأوسط بالذات ولكن الباعث الحقيقى للحكومة الأمريكية على عقد الاتفاق هو ضمان حصول الشركات الأمريكية على نصيب عادل فى استثمار بترول الشرق الأوسط والحصول من بريطانيا على اعتراف بسلامة اتفاقيات البترول الأمريكية — وخصوصاً فى السعودية — من الناحيتين القانونية والسياسية .

ويبدو أن بريطانيا لم تكن راغبة فى إجراء المحادثات لاعتقادها بأن الشرق الأوسط يدخل فى دائرة نفوذها المطلق ، ولا تفسير لدخول بريطانيا فى المحادثات إلا أملها فى « الحصول على مقابل » . أما هذا المقابل فهو الحصول على تعهد من أمريكا بعدم التدخل فى المصالح البريطانية القائمة فى المنطقة فعلا وليس هذا بعجيب إذا علمنا أن بريطانيا خرجت من الحرب مضعضعة وهى تخشى أن تصطدم فى القريب العاجل بالمصالح الأمريكية ذات القوة الحيوية فيتحطم نفوذها فى منطقة الخليج الفارسى (العربى) وفى البلاد التى كانت تقع تحت انتدابها . كذلك كانت بريطانيا تأمل الاتفاق مع أمريكا على نظم جديدة تحفظ لها بعض أسواقها الخارجية وقد اعترض مجلس الشيوخ الأمريكى ودوائر البترول الأمريكية الكبرى على الاتفاقيه فتم تعديلها باتفاقيه أخرى فى ٢٤ سبتمبر سنة ١٩٤٥ وهى لا تخالف السابقة إلا فى بعض تعديلات طفيفة .

والغريب أن مجلس الشيوخ لم يستطع الموافقة على هذه الاتفاقية أيضاً لمعارضة دوائر البترول الأمريكية .

حملة عامة للمطالبة باشراف الأمم المتحدة على موارد البترول

فى عام ١٩٤٦ بدأت المرحلة الثانية إلى اتجاه تنظيم صناعة البترول فى الشرق الأوسط على أساس دولى بين الدول الغربية وكان بطل هذه المرحلة الرابطة الدولية للجمعيات التعاونية الاستهلاكية . وتبلور هذا الاتجاه فى المؤتمر السادس عشر الذى عقدته الرابطة فى زيورخ بتاريخ ٧ / ١٠ / ١٩٤٦

وجددت منظمة التعاون الدولى مساعيها فى مؤتمرها الذى عقد

فى براغ عام ١٩٤٨، وقدمت قراراتها إلى الأمم المتحدة لتغطية موقفها حتى تأخذ شكلا قانونيا وأحالت الهيئة الدولية قرارات المنظمة إلى المجلس الاقتصادى والاجتماعى مرة أخرى فى دورته الثانية عشرة ، وفى هذه الدورة كما كان الحال فى الدورة الخامسة للمجلس . وقف المندوب البريطانى يعترض على وضع انتاج البترول وتسويقه تحت إشراف هيئة تعاونية دولية . وذهب إلى أبعد من ذلك فطالب بشطب قرار الرابطة من جدول أعمال المجلس نهائيا .

استخدام البترول فى التنمية الاقتصادية الاقليمية

اقترنت أعمال المجلس الاقتصادى والاجتماعى بالأمم المتحدة للاقتراحات الخاصة بوضع موارد البترول تحت إشراف دولى ، بأول أزمة سياسية كبرى خاصة ببترول الشرق الأوسط ، وهى تأميم إيران لصناعة البترول الايرانى فلم يقتصر الأمر على سوء العلاقات بين شركة البترول البريطانيه الايرانية وحكومة إيران ، بل تطرق إلى العلاقات بين بريطانيا وايران والظروف الاقتصادية والاجتماعية التى أصبحت تسود منطقة الشرق الأوسط بأجمعها . وبدء عصر القومية فى قاره آسيا وما أن انتهت المشكلة مع إيران بإنشاء اتحاد شركات البترول وشركة البترول الأهلية الإيرانية ، حتى انتقل ميدان النزاع إلى العالم العربى ، فهذه منطقة يسودها عدم التوازن الاقتصادى والاجتماعى وتصطدم فيها مصالح الغرب الاستعمارية مع الحركات القومية فى البلاد العربية وزاد الموقف تعقيداً المعركة الدائرة بين الصهيونية والعرب ، وهكذا أصبح الجو السياسى والاقتصادى ينذر بخطر أشد مما كان يتوقع فى إيران .

ولننتقل الآن إلى البلاد العربية المنتجة للبترول فنتساءل : هل تستجيب هذه البلاد للدعوة إلى التضامن مع البلاد العربية الأخرى التى لم يواتيها الحظ بوجود البترول تحت أرضها ؟ ،

فى ٤ يونيو سنة ١٩٥٧ وقع أعضاء الجامعة العربية اتفاقية بإنشاء المؤسسة المالية العربية للإنماء الاقتصادى ، وقد كان باب عضويتها مفتوحا لأى بلد عربى ، وبذلك انضمت إليها الكويت التى لم تكن قد استكملت سيادتها . وكان رأس مالها الأساسى ٢٠ مليون جنيه مصريا ، على أن تدفع حصص التأسيس بنسبة ما يساهم به كل بلد فى نفقات الجامعة العربية ، وبذلك تساهم الجمهورية العربية المتحدة بنسبة ٥٠,٢٩٪ ، والعراق ١٥,٩٨٪ ، والسعودية ١٤,٥٧٪ ، والسودان ٦٪ ، ولبنان ٥,٦٤٪ ، والأردن ٢,٨٢٪ ، واليمن ٢,٨٢٪ ، وليبيا ١,٨٨٪ . وهذا حل وسط بين أحجام البلاد التى تملك البترول عن المشاركة فى الإنماء الاقتصادى المشترك ، ورغبة البلاد التى لا تنتجه فى الحصول على نصيب من خيرات جاراتها . وهكذا ساهمت مصر[1] وهى لا تملك البترول بأكبر نصيب . وهذه بداية للمشاركة الاقتصادية بين البلاد العربية على أى حال ، وإن كان النضال السياسى الذى اجتاح العالم العربى فى عامى ١٩٥٧ ، ١٩٥٨ جعل الطريق طويلا أمام تنفيذ مثل هذه الاتفاقية وعلى الرغم من أن حصة العراق فى مؤسسة الإنماء متواضعة فقد رفض الاشتراك فى المشروع ، بل مما زاد الطين بلة ، أنه أعلن عجزه عن دفع الأقساط العادية المطلوبة منه لتغطية نفقات الجامعة العربية .

أما الكويت الذى كان مفروضا أن يبادر بالمساهمة فقد آثر عدم

---

(١) لنعتقد أن هذا اعتراف صريح من كاتب اجنبى على إعاننا بمساعدة البلاد العربية دون اعتراض ذاتيه (كتب سياسية)

الارتباط . وعلى الرغم من كل هذه العقبات فقد وعدت البلاد التى وقعت الاتفاق ببدء الاكتتاب ، وفى ١٢ يناير ١٩٥٩ وقعت ليبيا الاتفاق وبذلك بلغت جملة المبلغ المكتتب به ٢٤ مليون دولار ، وفى نفس اليوم أعلن المجلس الاقتصادى للجامعة العربية أثناء انعقاد دورته الخامسة فى القاهرة بإنشاء المؤسسة التى يطلق عليها عادة اسم بنك التنمية العربى .

نشاط بترولى عربى شامل

قامت الجامعة العربية بدورين فى الشئون البترولية :

أما الأول : فيتلخص فى منع البترول العربى عن البلاد الغربية التى تتعاون مع الصهيونية لخلق إسرائيل ، وقد اتخذ قرار بهذا الشأن فى مؤتمر بلودان . غير أن هذا القرار لم يتم تنفيذه عندما نشأت الأزمه فى فلسطين عام ١٩٤٨ ، وهذا راجع إلى حد كبير لموقف السعودية التى ترى فصل العمليات البترولية التجارية عن الاعتبارات السياسية[١] .

أما الثانى : فقد أعلنت الجامعة العربية أن البترول العربى يخدم مصالح الشركات الأجنبية والبلاد الأجنبية أولا ، واشتكت الجامعة من أن أعضاءها ليس لهم صوت فى تحديد مستوى الإنتاج ، وكذلك فى تحديد الأسعار ، وتوجيه البترول المصدر إلى الخارج . وصرحت الجامعة بأن عقود الامتياز الحالية تدعم مركز شركات الامتياز تدعيما قويا ، وتحول دون مراقبة الحكومات العربية لنشاطها . ولقد كانت شئون البترول موضع بحث فى مجلس الجامعة العربية ، وفى اللجنة السياسية ، وفى المجلس الاقتصادى الأعلى . ففى سبتمبر سنة ١٩٥١ قررت اللجنة السياسية إنشاء لجنة فرعية لخبراء البترول لتخطيط السياسة البترولية

---

(١) وهذا اعتراف آخر على أن سعود يفضل مصالحه الشخصية على قضايا العرب القوميه (كتب سياسية)

التى تسير عليها الجامعة ، واتخذت الجامعة العربية قرارا بإنشاء مكتب دائم للبترول فى سكرتاريتها لجميع الإحصائيات والبيانات الخاصة بالبترول ، ولانشاء معامل للتكرير فى البلاد العربية أو توسيع معامل التكرير الحالية ، وتأسيس شركات وطنية لتوزيع منتجات البترول .

وقد أنشىء مكتب البترول الدائم فى عام ١٩٥٥ ، وكان أول رئيس له المهندس العراقى محمد سلمان . وفى يناير عام ١٩٥٦ أصدر المجلس الاقتصادى الأعلى للجامعة العربية ٤٥ قراراً ، منها ١٩ قراراً خاصاً بالبترول وقد طلب المجلس من الأمين العام للجامعة أن يلفت نظر الدول الأعضاء إلى ما تجنيه إسرائيل من فوائد بحصولها على البترول من الاتحاد السوفيتى فى مقابل تصدير الموالح إليه .

وفى مايو ويونيو ١٩٥٧ عقد المجلس الاقتصادى الأعلى دورته الرابعة وأصدر ١٤ قرارا ، من أهمها القرار الخاص بدراسة الاقتراح الخاص لإنشاء خط أنابيب تملكه البلاد العربية ، وأوضح فيه للأعضاء ما تحققه شركات الأنابيب من أرباح خيالية ، وضرب مثلاً لذلك شركة تابلاين .

المؤتمر العربي للبترول

عقد المؤتمر فى القاهرة فيما بين ١٥ ، ٢٣ إبريل سنة ١٩٥٩ وحضره مالا يقل عن ٤٢٠ مندوبا ، ومثلت فيه دول الجامعة العربية باستثناء العراق . وحضره مراقبون من إيران وفنزويلا وأمارات الخليج الفارسى (العربى) ، وشركات البترول .

ومن المسائل التى ثار حولها خلاف شديد مما طالب به أميل البستانى

رئيس الوفد اللبنانى . وهو أن تقدم البلاد المنتجة للبترول وشركات الامتياز ٥٪ من أرباحها السنوية بصفة قرض لبنك التنمية العربى بفائدة ٢,٥٪ .

ولقد ساد المؤتمر جو من الاتزان والروية ، وخلا من النزعات المتطرفة باستثناء تصريحات هندريكس المستشار القانونى للوفد السعودى ، وكان مسلك صحافة الجمهورية العربية أثناء انعقاد المؤتمر باعثا على الارتياح . .

إن احتكار عدد قليل من الشركات الكبرى لصناعة البترول فى الشرق الأوسط أثار أحقاداً دولية . أضف إلى ذلك أن الأرباح الوفيرة التى تحققها شركات الامتياز فى الشرق الأوسط مع التخلف الاقتصادى فى المنطقة الذى ترتب عليه عدم الاستقرار السياسى أثار تفكيراً جديا فى وجوب استخدام إيرادات بترول الشرق الأوسط لتنمية المنطقة اقتصاديا .

بدأت الدول العربية نفسها محاولات لوضع سياسة بترولية موحدة ، وكانت الجامعة العربية هى مركز التجمع العربى فى هذا السبيل . ومن المشاهد أنه فى حين أن الدول العربية مجمعة على منع وصول البترول العربى لإسرائيل ، فإن وجهات نظرها تختلف فى نواحى أخرى كثيرة أهمها الخلاف بين البلاد العربية المنتجة للبترول ، والأخرى التى ينتقل البترول عبر أراضيها .

أما مشروعات إنشاء أسطول عربى للناقلات ، أو إنشاء شركة عربية لتوزيع البترول ، فقد لقيت موافقة إجماعية من الجامعة العربية ولكنها لم تخرج عن مرحلة التخطيط ، وسوف تظل كذلك إلى أن يتوفر المال الكافى لتنفيذها .

ولا تعمل البلاد العربية تحت تأثير اعتبارات دولية ، ولكنها ترعى مصالحها الخاصة ، ويسيطر عليها فى هذا الاتجاه شعور بالوحدة العربية .

أما شركات البترول فلم يعد لها أمل بعد اليوم فى الانفراد بالعمل كما لم يبق لها أمل فى استمرار قصر علاقاتها مع الحكومات المحلية على أوضاعها الحالية ، أى علاقة بين حكومة وشركة ، فقد تفتحت عليها الأعين بشكل لا يسمح بأن تبقى بعد اليوم فى معزل عن الاتجاهات الدولية.

وأخيراً فإن هذه الشركات ليس لديها أمل كبير فى أن تظل فى حصن منيع يقيها شر ما تسفر عنه سياسة عربية موحدة .

الفصل السابع

مواقف متشابهة

موضوعات وطنية :

درسنا فى الأبواب السابقة العلاقة بين شركات البترول الأجنبية والحكومات المحلية ونعرض فى هذا الباب لدراسة العلاقة بين شركات البترول والجمهور فى الحكومات المحلية ،

ولا شك أن الشعوب الوطنية عامل له حسابه وإن كان يغفل أحيانا ، فليس معنى ذلك أنه ليس محل اعتبار وستشمل دراستنا فى هذا الباب نطاقا واسعاً من المواقف العامة والأعمال المتصلة اتصالا مباشراً أو غير مباشر بعمليات شركات البترول فى الشرق الأوسط .

وفى لبنان حيث تقتصر العمليات البترولية على العبور والتكرير نجد أن العلاقات الصناعية تسير طبقا لسياسة مقررة ثابتة بعيدة بوجه عام عن المشاحنات والأزمات . كذلك ينظر إلى العلاقات بين شركات البترول والجمهور بكثير من الاعتبار لتقدم الوعى السياسى وتعدد الوسائل التى يعبر بها الرأى العام عن نفسه . والموقف فى سوريا يتشابه كثيرا مع الموقف فى لبنان بل قد يزيد عليه وخاصة فى المدن حيث الوعى السياسى على أشده ، وكلما أتيحت له الحرية السياسية تفتحت

أمامه شتى السبل للتعبير عن أرائه ومشاعره . وطالما حظيت دمشق بعدد كبير من الصحف والمجلات التى تعبر عن الاتجاهات الفكرية المختلفة — وهى فى هذا قد تتجاوز — حدود الاعتدال بخلاف ماهو حاصل فى جارتها بيروت .

وعلى العموم فتقديم الاعتبارات الشعبية على الاعتبارات الصناعية شائع فى البلدين سوريا ولبنان وإن كان فى الأخيرة أكثر ظهوراً منه فى الأولى .

ولنتحدث الآن عن موقف الرأى العام من شركات البترول فى المرحلة السابقة لمنح الامتياز والمرحلة اللاحقة له .

ولم يعرف الرأى العام العراقى أى شىء عن المفاوضات التى أجريت قبل توقيع عقد الامتياز الأول ولا تعديله عام ١٩٣١ . فالقرارات الخاصة بتوزيع ملكية بترول العراق أجريت بين الشركات البريطانية والهولندية والفرنسية وأخيراً الأمريكية ، وتم اتخاذ القرارات خارج العراق دون أن تساهم فيها حكومة العراق نفسها ولا الرأى العام العراقى — ولما كان العراق تحت الانتداب البريطانى حينذاك فلم يكن هناك مايدعو لإخفاء نصوص الاتفاقية ، ونشرت فى الصحيفة الرسمية بالنصين العربى والإنجليزى .

فإذا انتقلنا إلى السعودية وجدنا أن الرأى العام لم يعرف شيئا عن اتفاقية البترول التى عقدتها حكومته مع الشركات الأمريكية . وقد نشرت نصوص عقد الامتياز فى الجريدة الرسمية (أم القرى فى ١٤ يوليو ١٩٣٣) ، وتقول أرامكو فى بيان لاحق لها أن الحكومة السعودية اعترضت على إعلان الاتفاقية للجمهور .

أما اتفاقيات خطوط الأنابيب التى عقدت بين شركة النفط العراقية من جهة وسوريا ولبنان وشرق الأردن وفلسطين من جهة أخرى فلم يكن للشعوب أى تأثير عليها إذ أنها عقدت عام ١٩٣١ وقت أن كانت هذه البلاد تحت الانتداب . ولم تصبح نافذة المفعول إلا بعد أن وافق عليها المندوب السامى الفرنسى فى سوريا ولبنان والمندوب السامى البريطانى فى شرق الأردن . أما فى فلسطين فقد تم الاتفاق مباشرة بين المندوب السامى البريطانى والشركة ، ويلاحظ هنا أن الشعوب المجاورة للبحر الأبيض ولو أنها أكثر تقدما من الشعوب المتوغلة شرقا أو جنوبا كما هو الحال فى إيران أو السعودية ،، وانصرفت شعوب لبنان وسوريا إلى المشاكل الكبرى كالكفاح من أجل الاستقلال والنزاع ضد الصهيونية .

أما بعد الحرب العالمية الثانية وخاصة فى الفترة مابين ١٩٤٧ — ١٩٤٩ ، فقد أصبح الموقف يحتم إجراء مفاوضات بين شركة تابلاين والبلاد التى تعبرها خطوطها ، وبعد ذلك بأربعة أعوام اتخذت البلاد الأربع الرئيسية المنتجة للبترول مايلزم من إجراءات لإعادة النظر كلية فى الاتفاقيات القائمة . وفى منتصف العقد السادس من القرن العشرين أصبح الجمهور فى البلاد العربية على علم بأهمية البترول فى اقتصاديات بلاده ، وأصبح الوعى السياسى يسير جنبا إلى جنب مع الوعى البترولى .

وترتبط حركة التحرر السياسى فى الشرق الأوسط فى أعقاب الحرب العالمية الثانية ارتباطا وثيقا بصناعة استخراج البترول فى المنطقة ، وهكذا أصبح البترول من جهة معقد الآمال فى التنمية

الاقتصادية ، ولكنه من جهة أخرى كان رمز السيطرة الأجنبية وعاملا مثيراً لكراهية الأجانب .

هذا وأن المفاوضات التى أجرتها شركة تابلاين وما أعقبها من توقيع الاتفاقيات والتصديق عليها فى سوريا ولبنان ، تعتبر مثالا حيا على ما للرأى العام من أثر قوى فى البلدين بعد الحرب العالمية الثانية . وهذه الحوادث تبين لنا ما يلى : —

١ — أن قوة الرأى العام تضع الاعتبارات السياسية فى المقام الأول قبل الاعتبارات الاقتصادية .

٢ — أن الحملات الصحفية توجه كلا من الرأى العام والحكومة فى هذين البلدين .

٣ — اتجاه الرأى العام إلى اعتبار البترول سلاحا فى الكفاح السياسى وخاصة فيما يتعلق بموقف العرب من مشكلة فلسطين .

وعلى الرغم من أن الشعوب كانت فى بادىء الأمر تبدى حماسة لعمليات نقل البترول عبر الأنابيب لما تطلبه ذلك من تشغيل الأيدى العاملة على نطاق واسع فى البداية ، فإنه بعد إنشاء الخطوط استغنت الشركات عن عدد كبير من العمال والكتبة فانضموا إلى جيش العاطلين فى الشرق الأوسط ، والبطالة صفة من الصفات التى تلازم بلاد هذه المنطقة ثم تبدد الوهم الذى كان مستولى على عقول الشعوب وما كانت تتخيله من تدفق الأموال بسبب وجود خطوط الأنابيب . ولم يعد البترول الدواء الناجح الذى يبرىء البلاد العربية من الفقر . وهنا تحول حماس — الشعوب العربية إلى انتقادات تبلورت فى مظالم متنوعة تقع كلها تحت فئات ثلاث ، مظالم اقتصادية وصناعية وسياسية .

المظالم الاقتصادية :

أهم هذا النوع من المظالم ما اعتقدته شعوب منطقة الشرق الأوسط من توزيع غير عادل للارباح بين شركات البترول والحكومات المحلية. وأوضح مثل على ذلك الضجة العنيفة التى أثارها الرأى العام الايرانى ضد شركة البترول البريطانية الايرانية، وقد خفف من حدة الانتقادات الموجهة إلى الشركات ماتم من توزيع الأرباح بالمناصفة ، ولكنه لم يقض نهائيا على شكاوى الشعوب .

ومن دواعى توجيه الانتقاد إلى شركات البترول تحديدها لكميات البترول المستخرجة من أحد البلاد أو التلكؤ فى الكشف عن آبار جديدة — وذلك كما حدث فى العراق عام ١٩٥٢ .

ومن المظالم الاقتصادية التى أثارتها بلاد الشرق الأوسط ضد شركات البترول عدم المضى فى إنشاء معامل التكرير .

ومن الشكاوى المتكررة إعفاء شركات البترول من الضرائب المحلية وإعفاء وارداتها من المواد اللازمة للعمل من الرسوم الجمركية .

وأخيرا تتكرر الشكوى من أسعار منتجات البترول التى تبيعها الشركات محليا ، ويطالب الرأى العام فى البلاد العربية بتخفيض أسعار هذه المنتجات .

المظالم الصناعية :

من العوامل التى تثير شكوى الجمهور فى الشرق الأوسط ضد شركات البترول الاجراءات التى تتخذ ضد العمال وطردهم من العمل . وصحافة الشرق الأوسط ، قد تقف عند حادثة فردية من حوادث طرد العمال وتظهر الشركة دائمـــا فى ثوب المعتدى والعامل هو ضحية بريئة لهذا التعسف .

ويزيد الموقف تعقيدا أن المشرفين على العمال من الرعايا البريطانيين أو الامريكيين .

ومن عوامل اثارة المشاكل بين الشركات والجمهور طريقة اختيار العمال ففى بعض المناطق يصر الزعماء الوطنيون ذوو النفوذ فى مناطق معينة على أن يكون جهاز التشغيل فى منطقتهم وقفا على أبناء المنطقة ، وهذا ما حدث مع أسرة أسعد فى جنوب لبنان حيث يوجد نهاية خط أنابيب تابلاين فى صيدا ، ومع أسرة كرامى فى طرابلس شمال لبنان حيث يوجد نهاية خط أنابيب شركة النفط العراقية ومنشآت التكرير .

كذلك يوجه الانتقاد فى بلاد الشرق الأوسط إلى التفرقة فى تقديم الخدمات الاجتماعية وخصوصا الإسكان ، للوطنيين والغربيين ، ويوجه الانتقاد أيضا إلى الفروق الكبيرة فى الأجور والمرتبات بين هاتين الفئتين .

هذا وأن وجود جالية غربية كبيرة كلها من الإداريين والاخصائيين والفنيين بجانب مجموعة من الوطنيين الذين يقومون بأعمال يدوية أو كتابية ، تعد عاملا قويا فى إثارة الشعور الوطنى ضد هؤلاء الأجانب .

المظالم السياسية :

إن أهم نقد سياسى يوجه إلى شركات البترول أنها أداة وقوة محركة فى أيدى الامبريالية الغربية فى الشرق الأوسط وتجمع على هذا النقد عناصر غير متجانسة من الوطنيين المتطرفين واليساريين ونورد هنا نبذة من مقال ظهر فى جريدة « صدى الأهلى » العراقية بتاريخ ٦ مارس ١٩٥١ . قالت الجريدة :

« إن العامل الرئيسى فى تدعيم مركز الامبريالية البريطانية فى العراق وفى اجتذاب الامبريالية الأمريكية حديثا إلى الشرق الأوسط هو البترول . على الرغم من أن البلاد العربية هى أغنى بلاد العالم بمواردها البترولية نشعر بها تقاسى الفقر والتعاسة وهى كما قال الشاعر العربى :

كالعيس فى البيداء يقتلها الظمأ   والماء فوق ظهورها محمول

وليس الأمر قاصرا على العراق بل هو نغمة عامة فى بلاد الشرق الأوسط جميعها ، فقد أطلقت إحدى صحف لبنان على شركات البترول اسم « الأخطبوط الاستعمارى » .

ولقد بلغ انتقاد الشركات أشده فى إيران والعراق فوجهت اتهامات إلى شركة البترول البريطانية الإيرانية بأنها قوة سياسية محركة فى إيران بوجه عام وفى إقليم خوزستان على وجه الخصوص . واتهمت الصحف العراقية شركة النفط بأنها تتدخل فى الانتخابات وفى التحالف مع العناصر الرجعيه وفى إفساد ضمائر الزعماء السياسيين .

واتهمت الصحافة العربية وخصوصا صحافة لبنان وسوريا (الزمان — الهدف — القبس) شركات البترول بأنها تقوم بتهريب البترول العربى إلى إسرائيل .

الفصل الثامن

حركة وحدة العمال العرب

تبين أن بعض الاضطرابات التى أثارها عمال البترول فى الشرق الأوسط كانت تحت تأثير بواعث سياسية. ولا شك أن بعض الحوادث كتخريب خطوط الأنابيب فى سوريا مثلا . جاء نتيجة لاعتبارات التضامن العربى والرغبة فى تصفية الحساب مع بعض الدول الغربية لما لها من سيطرة حقيقية أو مزعومة . ولما كان هذا هو موقف العمال العرب . وجب أن نلقى نظرة على تلك المنظمة التى بذلت جهودا جبارة فى السنوات الأخيرة لتنظيم العمال فى البلاد العربية ووضعهم تحت توجيه سياسى مركزى وتلك المنظمة هى اتحاد نقابات العمال العرب .

تم تكوين هذا الاتحاد فى دمشق فى ٢٤ مارس سنة ١٩٥٦ بحضور مندوبى العمال فى مصر وسوريا ولبنان والأردن وليبيا وهؤلاء المندوبون يمثلون المؤتمر الدائم لنقابات العمال فى الجمهورية العربية المتحدة . والاتحاد العام لنقابات العمال فى الجمهورية السورية . واتحاد نقابات العمال فى شمال لبنان واتحاد نقابات العمال فى المملكة الأردنية الهاشمية . والاتحاد العام لنقابات العمال فى ليبيا . ويلاحظ أن عمال لبنان لم يمثلهم فى هذا المؤتمر اتحاد عام لنقابات العمال اللبنانيين . بل مثله اتحادان فقط من بين اتحادات العمال اللبنانيين وعددها ستة . وقد تم تكوين اتحاد نقابات العمال العرب بناء على اقتراح تقدم به اتحاد نقابات العمال فى الأردن . وقد باركت حكومة الثورة فى مصر هذا الاتحاد الجديد. وكان مؤسسوه يحملون إلى حد كبير طابع الكفاح الذى تمتاز

به حركة القومية العربية . تلك الحركة التى تلقى تأييدا من الرئيس عبد الناصر ، ولما كانت السعودية والعراق وامارة الخليج الفارسى المنتجة للبترول خالية من نقابات العمال فلم تشترك فى المؤتمر .

القانون الاساسى لاتحاد نقابات العمال العرب وأهدافه

كان القانون الأساسى للاتحاد خليطا من الأهداف السياسية والعمالية بل إن الناحية السياسية غلبت فيه على الناحية العمالية . وقد جاء فى ديباجة القانون الأساسى ما يلى :

يعلن الاتحاد تأييده لمبادىء تقرير المصير وحق الأمم فى حكم نفسها كما يعلن تأييده لأى حركة قومية تستهدف القضاء على الاستعمار والسيطرة الأجنبية وكل جهود تبذل من أجل قضية السلام .

ومن الأهداف الرئيسية للاتحاد تعزيز الروابط بين العمال العرب بوجه خاص وعمال افريقيا وآسيا بوجه عام .

ومن أهدافه العمل على إزالة الحواجز التى أقامها الاستعمار بين البلاد العربية وجعل الموارد الطبيعية فى البلاد العربية مشاعا بينها لصالح المجتمع العربى فى مجموعه .

وفتح باب العضوية للبلاد العربية التى لم تشترك فى الاتحاد وخص منها السودان وتونس والمغرب والجزائر وعدن وفلسطين .

وقد اختير صبحى الخطيب (سوريا) لرياسة الاتحاد وفتحى كامل (مصر) للسكرتارية العامة . واتفق على أن يكون المركز الرئيسى للاتحاد فى القاهرة وهذا مما جعل لمصر الكلمة الأولى فى شئون الاتحاد . وبهذه المناسبة . فإن الاتحاد لم يختلف فى وضعه عن روح الأمة العربية التى سلمت مقاليد الزعامة فيها لمصر .

الباب الخامس

الفصل التاسع

الآثار التي خلفتها أزمة السويس

نعتبر أزمة السويس عام ١٩٥٦ موضوعا قيما لدراسة الآثار المترتبة على حادث سياسى ومدى علاقة هذا الحادث وآثاره بصناعة البترول فى الشرق بل وفى العالم أجمع .

ويمكن إيجاز التطورات الأساسية لهذه الأزمة فيما يلى :

١ — فى ٢٩ اكتوبر هاجمت إسرائيل الأراضى المصرية .

٢ — فى ٣٠ اكتوبر أنذرت بريطانيا وفرنسا معا باتخاذ إجراء عسكريا للفصل بين القوتين المتحاربتين وحماية قناة السويس[١] .

٣ — فى ٣١ اكتوبر شنت بريطانيا وفرنسا معا هجومهما على مصر وضربتا بور سعيد وبعض المراكز العسكرية الأخرى بالقنال .

٤ — فى ٥ نوفمبر بدأت القوات المشتركة الفرنسية والبريطانية غزو منطقة قناة السويس وتدخلت الأمم المتحدة فطالبت بوقف العدوان على مصر فوراً وانسحاب القوات الغازية .وأنشأت قوات

---

(١) عرف العالم أجمع أن بريطانيا وفرنسا كانتا وراء الهجوم الإسرائيلى .
(كتب سياسية)

طوارىء دولية للحيلولة دون حدوث احتكاك جديد بين مصر وإسرائيل ولما انسحبت قوات إسرائيل انتهت المرحلة العسكرية من أزمة السويس وبدأت الأزمات السياسية .

وليس من شأننا هنا أن نطيل الكلام عن تفاصيل أزمة السويس وكل ما يهمنا هو مدى ما خلفته من آثار فى صناعة البترول .

لقد بدأت هذه الآثار فى الظهور منذ اغلاق القناة فى وجه الملاحة الدولية يوم ٣١ اكتوبر ١٩٥٦ . وفى اليوم التالى وجه اتحاد نقابات العمال العرب من محطة إذاعة القاهرة نداء إلى جميع العمال العرب بأن ينفذوا القرارات التى أصدرها الاتحاد فى أغسطس السابق ومنها تدمير المنشآت البترولية وخطوط الأنابيب ومهاجمة القواعد العسكرية الأجنبيـــة .

كذلك وجه شيخ الأزهر نداء إلى العالم الإسلامى كى يهب عن بكرة أبيه لشن حرب مقدسة .

صدى حوادث مصر فى العراق ولبنان :

على الرغم من أنه كان هناك توتر فى العلاقات بين مصر وبعض الحكومات العربية فقد خلفت حوادث العدوان على مصر آثاراً بعيدة المدى فى جميع أنحاء العالم العربى . وكان هناك إجماع كامل فى البلاد العربية من الشعوب على استنكار العدوان ولقد تعرضت مصالح بريطانيا وفرنسا فى الشرق الأوسط . ممثلة فى شركات البترول . إلى أخطار جسيمة ولكن بترول الشرق الأوسط لا تملكه فرنسا وبريطانيا وحدهما بل هو ملك

شركات دولية . وأمريكا وحدها تملك ما لا يقل عن ٢٥ ٪ من هذا البترول .

ولم تكن شركات البترول الأجنبية وحدها التى وقعت فى مأزق فهناك حكومة العراق التى ترتبط مع الغرب فى حلف عسكرى والتى تعتمد فى حوالى ٦٩ ٪ من إيراداتها على إيرادات شركة النفط العراقية . وقد وجد حكام العراق أنفسهم بين نارين : فأما إرضاء الاستثمارات البترولية الغربية وهنا تثور ثائرة الشعب وأما الاستجابة لعواطف الشعب وهنا تخسر الحكومة إيراداتها من البترول .

وقد قاست حكومة العراق الأمرين باتباعها هذه السياسة . حيث أصبحت هدفاً لسهام زعماء المعارضة والرأى العام الهائج المطالب بالوقوف بجانب مصر.

وحدث هياج شعبى عنيف وخاصة فى النجف والموصل ولكن الحكومة بادرت بالقضاء على هذه الاضطرابات الشعبية بالقوة .

وكان موقف حكومة لبنان فاترا كموقف العراق وأصر كميل شمعون رئيس الجمهورية على ألا تقطع صلاته بالغرب . ولم يعمد لبنان لقطع علاقاته الدبلوماسية مع بريطانيا أو فرنسا كما أن اللبنانيين لم يعتدوا بالتدمير على خطوط أنابيب شركة النفط العراقية .

تدمير خطوط الأنابيب فى سوريا :

اتخذت سوريا موقفا مخالفا كل المخالفة لموقف كل من العراق ولبنان فأعلنت قطع علاقاتها الدبلوماسية مع بريطانيا وفرنسا. وفى

٢ نوفمبر ١٩٥٦ نسف السوريين محطات الضخ التابعة لخط أنابيب شركة النفط العراقية . وبذلك توقف تدفق البترول من العراق إلى بانياس وطرابلس . وكان هذا الإجراء بفعل العمال أنفسهم تضامنا منهم مع إخوانهم المصريين .

ولم تصرح الحكومة السورية لفرقة المهندسين التابعة لشركة النفط العراقية بالشروع فى إصلاح الأنابيب إلا فى ٦ مارس ١٩٥٧ أى بعد أربعة أشهر من الموقف على حقيقته .

ما خلفته عملية النسف من آثار اقليمية وعالمية :

كان لتدمير أنابيب البترول فى سوريا نتيجتين . أحداهما إقليمية والأخرى عالمية ولكل منهما أثره القوى على الاقتصاد والأمن الغربيين . بل وعلى اقتصاد وأمن العالم بأجمعه . ولندع لغة الأرقام تتكلم لتوضح لنا الموقف على حقيقته :

كان نقل البترول عن طريق قناة السويس يبلغ ٧٧ مليون طن من البترول سنويا وتمثل خطوط الأنابيب عبر سوريا ٢٥ مليون طن . وقد توقف الطريقان وهذا معناه توقف مرور ١٠٢ مليون طن من البترول سنويا أى بمعدل ٢٫٠٤ مليون برميل يوميا . كانت تشحن منها ٨٧٫٥ مليون طن سنويا أى ١٫٧٥ مليون طن برميل يومياً إلى أوروبا .

وكانت أوروبا فى عام ١٩٥٦ تستورد البترول بمعدل ١٢٥ مليون طن سنويا أى بمعدل ٢٫٥ مليون برميل يوميا . وهكذا حرمت أوروبا فيما بعد العدوان من ٧٠٪ من وارداتها العادية من البترول . وقد يقال إن البترول الذى يشحن عن طريق قناة السويس يمكن تصديره عن طريق

الكاب ولكن هذا يؤجل وصول الشحنات أسبوعين على الأقل وبذلك لا يستطيع النقل عن طريق الكاب أن يتمصل أكثر من ٦٠٫٠٠٪ من كميات البترول المنقولة عن طريق القناة والنتيجة الحتمية لذلك أن تنقص واردات أوروبا من البترول بمقدار ٤٥٪ .

ولقد حاولت الدول الصناعية فى أوروبا الغربية أن تتجه بعد أزمة السويس إلى نصف الكرة الغربى لتستورد منه البترول ولكن قامت فى وجه هذه المحاولة ثلاث عقبات :

١ – تسرب احتياطيها من العملة الصعبة إلى الخارج .

٢ – صعوبة الحصول على كميات البترول المطلوبة بعد فترة قصيرة من تقديم الطلبية .

٣ – الحصول على ما يلزم من الناقلات .

وقد حاولت « لجنة طوارىء الشرق الأوسط » وهى هيئة أمريكية أنشئت لسد النقص الذى طرأ على واردات أوروبا الغربية من البترول أن تسد حاجة أوروبا الغربية من احتياجاتها البترولية ولكن كانت محاولتها عبثا وثبت أن الكميات التى شحنت من أمريكا إلى أوروبا لم تكفى احتياجاتها . بل كان هناك عجز قدره ٣٠٠ ألف برميل يوميا أى بنسبة ١٢٪ من استهلاك أوروبا للبترول . واضطرت بريطانيا وبعض دول أوروبا الغربية إلى الاتجاه لنظام توزيع البترول بالبطاقات

ولننتقل الآن إلى الآثار الاقليمية :

لقد كانت هذه الآثار متعددة النواحى فقد كان معدل الانتاج قبل

أزمة السويس واتلاف خط الأنابيب فى سوريا ١٩٠ مليون طنا فى السنة أى ٣ر٨ مليون برميل فى اليوم . وقد هبط هذا المعدل بعد حوادث١٩٥٦ إلى الثلث أى حوالى ٦٣ مليون طن في السنة منها ٢٥مليون طن من كركوك و٣٨ مليون طن من منطقة الخليج الفارسى (العربى) وأشد من أصيب بسبب هذه الحوادث العراق الذى كان معدل إنتاجه السنوى ٣٥ مليون طن فهبط إلى ٣٧٪ من مقداره الأصلى عام ١٩٥٧ كذلك تأثر الدخل فى كل من سوريا ولبنان وفيهما نهاية خطوط الأنابيب العراقية . وتقدر الخسارة التى لحقت بسوريا من يوم نسف الأنابيب إلى يوم إعادة تشغيلها بمعدل ٥٠ ألف دولار فى اليوم وخسارة لبنان بحوالى ٥٦٠٠ دولار فى اليوم .

الفصل العاشر

خاتمة

إن ما سبق أن أوضحناه من علاقات بين شركات البترول الأجنبية في الشرق الأوسط وبلاد المنطقة المنتجة للبترول أو التي يعبر البترول أراضيها يبين لنا ثلاث حقائق أساسية هامة :

١ — الدور الحيوى الذى يلعبه بترول الشرق الأوسط فى اقتصاديات أوروبا الغربية ومن ثم فى اقتصاديات العالم الحر بأجمعه .

٢ — المساهمة الفعلية القوية للبترول فى ازدياد رفاهية الشرق الأوسط وازدهاره الاقتصادى .

٣ — حالة عدم الاستقرار وقلة توفر الأمن للشركات الأجنبية التى تقوم باستغلال بترول الشرق الأوسط .

وما دام الشرق الأوسط والعالم الغربى فى حاجة إلى بعضهما البعض فواجب إذاً أن تسير العمليات البترولية سيرا هينا هادئا حتى يمكن للطرفين الحصول على أكبر قسط من الفائدة . وإذاً فلا مجال لحالة عدم الاستقرار وعدم توفر الأمن اللتين تعمل فى ظلهما شركات البترول فى الشرق الأوسط . والواقع أن عدم الاستقرار ناتج من عدة عوامل سياسية وقانونية واقتصادية واجتماعية .

وأهم هذه العوامل السياسية بدورها منشؤها عدم توفر الثقة بين الغرب والشرق الأوسط وكلما نشأ نزاع بين الطرفين صب الشرق الأوسط جام غضبه على شركات البترول الغربية الموجودة فى المنطقة . ولنضرب لذلك مثلا حرب فلسطين عام ١٩٤٨ وأزمة السويس عام ١٩٥٦ . فقد قاست فى خلالها صناعة استخراج البترول فى الشرق الأوسط الأمرين

ويتجه الرأى بين بعض المشتغلين بالشئون السياسية إلى أن شركات البترول الكبرى ذات نفوذ كبير على الحكومات الغربية وأنها هى التى توجه سياستها نحو الشرق الأوسط عامة والبلاد الغربية بوجه خاص . وهذا قول فيه شىء من الصحة والواجب أن خير سياسة تتبعها الشركات هى أن تبتعد بقدر ما تستطيع من إقحام نفسها فى المسائل السياسية فى بلادها وتركز جهودها على الشئون الاقتصادية الخاصة بها باعتبارها هيئة استثمار بترولى .

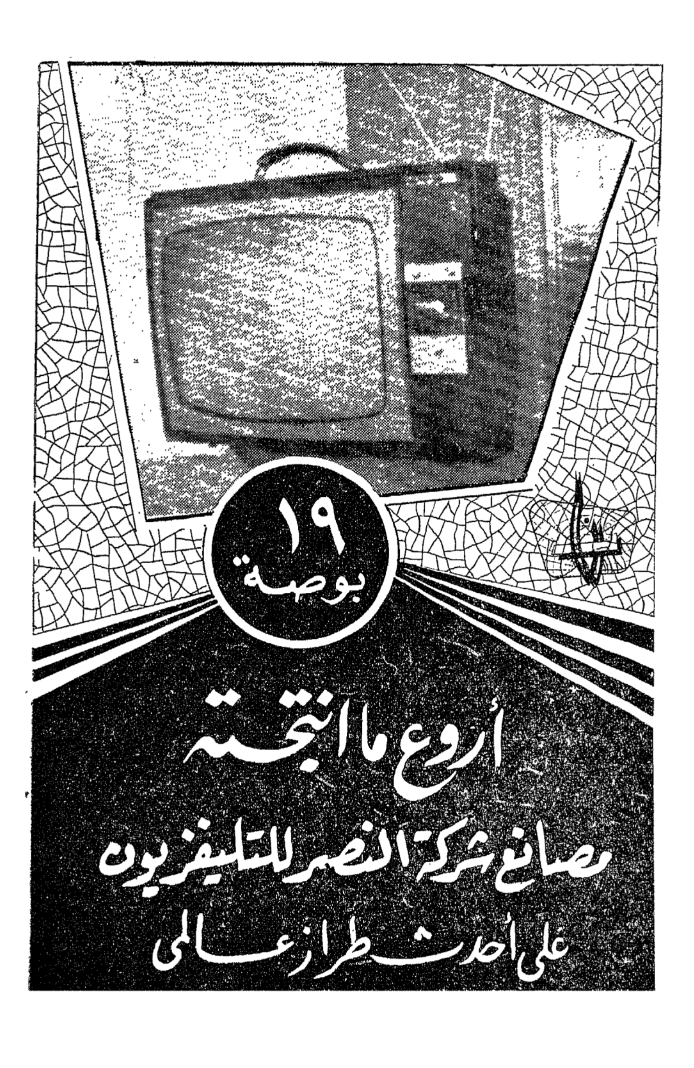
ويجدر بنا أن نشير هنا إلى خلاف أساسى بين وجهتى النظر البريطانية والأمريكية فى هذا السبيل . فالسياسة البريطانية تربط ما بين مصالح شركات البترول البريطانية فى إيران والعراق والكويت والخليج وبين حكوماتها وأكبر دليل على ذلك مشكلة تأميم شركة البترول البريطانية فى إيران عام ١٩٥١ . فقد عرضت المشكلة على محكمة العدل الدولية وفى محكمة العدل كانت وجهة النظر البريطانية أن عقد الامتياز هو فى جوهره اتفاق دولى بين بريطانيا وإيران .

أما مايقال من أن شركة البترول (دولة داخل الدولة) فهذا موضوع يستحق الرعاية والبحث . وإنى لأذكر مثالا يوضح ما لهذا الوضع من آثار خطيرة إذا تمسكت الشركات بموقفها .

فقد كانت إحدى شركات البترول فى الشرق الأوسط تمتلك مطاراً خاصا بها على قرب من إحدى المدن الكبرى فى البلد المنتج . وكانت خطوط الطيران العادية تستخدم مطارا تابعا للحكومة المحلية ولكنه ينقصه الكثير من الاستعداد فى حين كان مطار الشركة معدا إعدادا كاملا وقد أثار هذا الموقف الحقد فى نفوس الوطنيين . فقد اقترح أحد أعضاء مجلس إدارة شركة البترول أن يسمح لخطوط الطيران المحلية باستخدام مطار الشركة .

ولا شك أن حكومات الشرق الأوسط فى هذا العصر الذى اجتاحت المنطقة فيه نزعة قوية ثورية تجد نفسها مضطرة إلى حل مشاكلها الاقتصاديه بتأميم ما لديها من شركات أجنبيه وخاصة شركات البترول . وتأميم شركات البترول فلابد وأن تقابله معارضة شديدة من الشركات الأجنبية ومن حكوماتها وهذا ما حدث عندما أمم مصدق شركة البترول البريطانية الايرانية .

وعلى الرغم من أن الحكومات الغربية فى الوقت الحاضر تتجنب استخدام القوة فى مثل هذه الحالات . فان المقاطعة الاقتصادية التى تفرضها تعتبر عبئاً ثقيلا على كاهل المعتدى فتلهب الشعور الوطنى فى المنطقة كلها وتسرى فيها عدوى التأميم .


١٩
بوصة
أروع ما انتجته
مصانع شركة النصر للتليفزيون
على أحدث طراز عالمى

من الشرق والغرب

الكون والفساد

لأرسطوطاليس

نقله إلى العربية

أحمد لطفي السيد

العدد ٢٥٢ الثمن ٣ قروش

صدر يوم الأحد ٤ مارس (آذار) سنة ١٩٦٢

الدار القومية للطباعة والنشر

١٥٧ شارع عبيد - روض الفرج

تليفون ٤٥٣٤٦ - ٥٤٠٥ - ٣١٦٢٥

